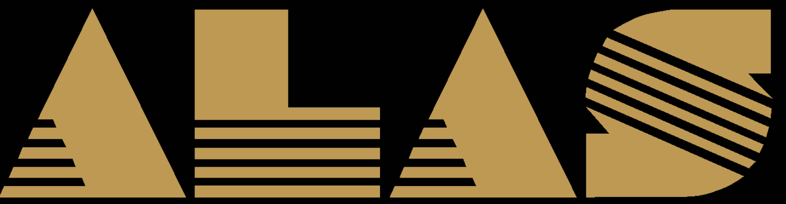


*Publicación del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica*
*Edición 2003*



Centenario de la Aviación

Rescatistas por un día





Turbomeca
snecma group

# Dedicatoria

*Esta Revista es en honor a quienes plegaron sus alas*
*el mediodía del 22 de Abril de 2003*
*dejando una huella imborrable en nuestras vidas.*
*Capitán Aviador Sergio Márquez y Cadete de Tercer Año Aviador Hugo Cabrera:*
*que vuestro vuelo hacia la paz eterna sea permanente inspiración de aliento y futuro.*
*Hoy junto a Dios son dos aviadores*
*que partieron hacia lo más alto*
*de los cielos en un vuelo que no tendrá fin...*

*Se fueron, pero estarán siempre con nosotros*
*porque dejaron su noble recuerdo vivo en nuestros corazones.*

# Editorial



*Como un nuevo amanecer, nace desde nuestra Escuela, este rumbo que nos identifica cada año. En cada edición, abrimos nuestras ALAS al mundo, para mostrarnos como una juventud que mantiene latente la profesión de las aves...volar.*

*Es así, que emprendemos un nuevo vuelo de desafíos y retos, mostrando desde nuestra perspectiva, la génesis y el desarrollo de la emocionante profesión que hoy elegimos vivir.*

*Nuestro objetivo es llegar al lector, de una manera diferente, manteniendo siempre los ojos en el horizonte, pudiendo cumplir con éxito nuestra misión; hacer de ALAS el reflejo de las más preciadas tradiciones, costumbres y vivencias del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica.*

*Con mucho orgullo, en esta nueva oportunidad, hacemos llegar a Ustedes el resultado de nuestro trabajo, continuación de un largo camino que emprendimos hace años, y que mantendremos vigente como una continua consigna.*

*Agradecemos a quienes de alguna manera contribuyeron para que esta realidad fuera posible, y a aquellos que se sienten identificados con el arte de volar.*

*Consejo Editor.*

# Mensaje del Señor Director de la Escuela Militar de Aeronáutica



*Al emprender un vuelo simbólico que asociamos con esta nueva edición de Alas, teníamos la certeza de que el desafío no sería menor al de años anteriores. Pero, gracias al compromiso que asumieron con entusiasmo varios jóvenes alumnos y a la fidelidad incondicional de amigos avisadores, nuestra revista está una vez más en el aire.*

*Alas es una herramienta de comunicación entre el Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica y la sociedad uruguaya en general. Así, recoge un variado material, que abarca desde anécdotas del quehacer diario, a las informaciones de tecnología aeronáutica que nos asoman al presente y al futuro de nuestro oficio del aire. Y, al compartir vivencias, la revista es también una fuente para la nostalgia y la evocación de quienes hace ya mucho tiempo que transitamos por estas aulas, convirtiéndose también en un factor de acercamiento de las distintas generaciones de la Fuerza Aérea. Esta comunicación no hubiera sido posible sin el generoso respaldo y la colaboración de muchas personas y entidades. A todas ellas le hacemos llegar nuestro sincero agradecimiento.*

*La revista decola con la energía y el empuje propio de la juventud que la edita. Pero también es cierto que este número se preparó con el corazón entristecido por la prematura partida de dos jóvenes y apreciados camaradas. Estas páginas están dedicadas a ellos, como sentido homenaje de todos los que formamos parte de esta Escuela.*

El Director de la Escuela Militar de Aeronáutica

Coronel (Av.)

José Bonilla

# Sumario


















**FUERZA AEREA URUGUAYA**

Revista patrocinada por la Dirección, Jefatura de Estudios y Jefatura del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica

**SUPERVISOR EDITORIAL**
Cap. (Av.) Álvaro Sosa

**DISEÑADOR GRÁFICO**
Carlos Bolsi Gavagnin

**ASESOR FOTOGRÁFICO**
Héctor Testoni

**COMISIÓN ADMINISTRADORA**

**PRESIDENTE**
Tte. Cnel. (Av.) Miguel Martínez

**SECRETARIO**
Cap. (Av.) Marcelo Poggio

**TESORERO**
Tte. 1° (Av.) Roberto Pérez

**CONSEJO EDITOR**

**PRESIDENTE**
Cbo. Hrio.(Av.) Diego Laudicio

**REDACTOR**
Sgto. Hrio.(Nav.) Líber Bentancur

**TESORERO**
Sgto.1º Hrio.(Av.) Diego Silveira

**SECRETARIO**
Sgto.Hrio.(Av.) Francisco Galván








***Nuestra Portada:***
Cabina Aermacchi T-260 EU

**SECCIÓN COMPAGINACIÓN Y DIAGRAMACIÓN**
Cad. 2º Eduardo Lepere
Cad. 2º Lucía Varela
Cad. 1º Marcello Santini

**SECCIÓN GRÁFICOS**
Cad.3º(Av.) Andrés Curbelo
Cad. 2º Héctor Rodríguez
Cad.1º Alejandro Vignoli
Asp. Silvia Caravia

**SECCIÓN ARCHIVOS**
Cbo.Hria.(Nav.) Silvana Ferrero
Cad. 2º Esteban Carrero
Cad.1º José Martirena

**SECCIÓN ADMINISTRACIÓN DE AVISOS**
Cbo.Hrio.(Av.) Leonardo Salvini
Cad.2º Mauro Baliero
Cad.1º Ana Vilches

**SECCIÓN RECURSOS Y EVENTOS**
Cad. 3º(Av.) Diego Leal
Cad. 2º Alvaro Gestido
Asp. Jhonatan Martínez
Asp. Matías Desevo

**Nuestra Dirección en Internet**
*http://fau.gub.uy/alas*



***Noviembre 2003***

# Nómina de Señores Profesores del Instituto

| | |
|---|---|
| Tte. Cnel. (Av.) Henry Fumero | Aerodinámica |
| Tte. Cnel. (CyE) Silverio Cano | Astronáutica |
| Tte. Cnel. (Av.) Jorge Álvarez | Aerodinámica |
| Tte. Cnel. (Met.) Raúl García | Informática |
| Tte. Cnel. (E.F.) (R) Adhemar De los Santos | Maestro de Esgrima |
| May. (Nav.) Álvaro Paolino | Derecho Internacional Humanitario |
| May. (CyE.) Luis Capezzolo | Meteorología |
| May. (A.A.) Osvaldo Greissing | Informática |
| May. (Av.) Álvaro Loureiro | Introducción a las Organizaciones |
| May. (A.A.) Gerardo Gancedo | Administración de Personal |
| May. (Av.) Juan Villaamil | Instructor de Vuelo |
| May. (Met.) Jorge Zarauz | Informática |
| May. (A.A.) José Franco | Estadística |
| May. (Mant.) José Pinto | Inglés |
| May. (Av.) Pablo Lampariello | Judo |
| May. (Av.) Alejandro Arocena | Instructor de Vuelo |
| May. (Av.) Hugo Parentini | Esgrima |
| May. (Eq.) Odegar Borba | Administración General |
| Cap. (Av.) Roberto Amorín | Informática |
| Cap. (Av.) José Palermo | Derecho Civil |
| Cap. (Av.) Leonardo Cortés | Vuelo por Instrumentos |
| Cap (Av.) Waldemar Radío | Aerodinámica |
| Cap. (Nav.) Marcelo Boggiani | Navegación Aérea |
| Cap. (Av.) Ruben Aquines | Liderazgo I, Instructor de Vuelo, Instructor del Cuerpo de Alumnos |
| Cap. (Av.) Marcelo Cavalero | Sistemas de Armas |
| Cap (Av.) José Rizzo | Economía Descriptiva |
| Cap. (Av.) Alejandro Medeiro | Liderazgo II |
| Cap. (Av.) Álvaro Sosa | Historia Nacional, Instructor de Vuelo, Instructor del Cuerpo de Alumnos |
| Cap. (Av.) Charles Fernández | Mecánica y Sistemas Instructor de Vuelo |
| Cap.(Av.) Guillermo Yoseffi | Instructor de Vuelo, Normativa Aérea |
| Cap. (Nav.) Wilson Munch | Meteorología |
| Cap. (Nav.) Fernando de León | Contabilidad de Costos |
| Cap. (Av.) Marcelo Poggio | Introducción a la contabilidad, Instructor de Vuelo |
| Cap. (Av.) Javier González | Instructor de Vuelo |
| Cap. (Av.) Javier Sastre | Instructor de Vuelo |
| Cap. (SA.) Joaquín Suárez | Fisiología de Vuelo |
| Cap. (Mant.) (R) Carlos Fleitas | Economía |

| | |
|---|---|
| Tte.1º (Av.) Miguel Russo | Seguridad de Vuelo, Instructor de Vuelo |
| Tte.1º (Av.) Ramón Román | Esgrima, Instructor de Vuelo |
| Tte.1º (Av.) Roberto Pérez | Historia Militar Instructor de Vuelo |
| Tte.1º (Av.) Winston Silveira | Instructor de Vuelo |
| Tte.1° (Av.) Rafael Arbilla | Instructor de Vuelo |
| Tte.1º (Av.) Andrés González | Instrucción Básica Individual |
| Tte.1º (Av.) Robert Gutiérrez | Instructor de Vuelo |
| Tte.1º (Av.) Gustavo Carbón | Economía Descriptiva |
| Tte.1º (Av.) (R) Juan Maruri | Historia de la Aviación |
| Tte.2º (Av.) Miguel Olivera | Normativa Militar II Instructor de Vuelo, Instructor del Cuerpo de Alumnos |
| Tte.2º (Av.) Gerardo Cena | Normativa MilItar I Instructor de Vuelo, Instructor del Cuerpo de Alumnos |
| Tte.2º (Av.) Andrés Avellanal | Normativa Militar II, Instructor del Cuerpo de Alumnos |
| A.T.2º Jorge Porto | Física, Taller de Química |
| Cbo.1º (Adm.) Fernando Lezcano | Administración General |
| Sdo.1° (MDN) Miriam Dávila | Educación Física |
| Prof. Heber Outeiro | Educación Física |
| Prof. Walter Contrere | Educación Física |
| Prof. Javier Cánepa | Educación Física |
| Prof. Ramón Rasquín | Educación Física |
| Prof. Flavio Della Cella | Esgrima |
| Prof. Roberto Echartea | D.T. Fútbol |
| Prof. Juan Barla | Fraseología Aeronáutica |
| Prof. Carlos Froster | Metodología de la Investigación |
| Profa. Nilda Paysée | Metodología de la Investigación |
| Profa. Mónica Gómez | C.R.M., Filosofía |
| Prof. Alejandro De Fuentes | Derecho Aeronáutico |
| Prof. María del Carmen Espinoza | Sociología |
| Profa. Graciela Rial | Inglés |
| Profa. Emilia Albistur | Inglés |
| Profa. Cristina Perdomo | Inglés |
| Profa. Gimena Rando | Organización y Métodos |
| Prof. Walter Álvarez | Matemáticas |
| Prof. Eduardo Lacués | Matemáticas |
| Profa. Olga Ferrari | Idioma Español, T.E.O.E. |
| Prof. Juan Martínez | Comunicación Social, Literatura |

# Cuadro de Señores Oficiales del Instituto




**Sentados de izq. a der.:**
May.(Av.) A. Arocena, May.(Av.) J. Villaamil, Tte.Cnel.(Av.) A. Silva, Cnel.(Av.) J. Bonilla, Tte.Cnel.(Av.) M. Martínez, May.(Mant.) J. Pinto, May.(S.A.) E. Silva.

**Parados 1ª fila de izq. a der.:**
Alf.(Esp.) J. Martínez, Cap.(Av.) J. González, Tte.1º(Av.) R. Pérez, Cap.(Eq.) M. Alonso, Cap.(Av.) J. Sastre, Tte. 1º(Av.) M. Russo, Cap.(Av.) A. Medeiro, Tte. 2º(S.G.) M. Paz, Tte.2º(O.) A. Castellanos, Alf.(Med.) S. Dalmás, Cap.(Av.) A. Sosa, Tte.1º(Av.) W. Silveira, Cap.(Av.) G. Yoseffi, Tte.1º(S.G.) F. García, Tte.1º(S.G.) F. Rodríguez.

**Parados 2ª fila de izq. a der.:**
Tte.1º(Av.) R. Arbilla, Dr.(S.A.) E. Murara, Tte.2º(Av.) G. Cena, Tte.2º(Av.) A. Avellanal, Tte.2º (Av.) Casella, Tte.2º(Av.) M. Olivera, Tte.1º(Av.) R. Gutiérrez, Tte.1º(Av.) R. Román, Cap.(Av.) M. Poggio, Cap.(Av.) R. Aquines, Cap.(Av.) Ch. Fernández; Tte.1º(S.A.) L. Sommaruga, Tte.1º(S.A.) E. Alvez.



# Egreso 2002

De una forma u otra, desde que ingresamos en esta casa de estudios, se va formando en nosotros el anhelo de poder formar parte del cuadro de Oficiales de la Fuerza. Anhelo que es alcanzado año tras año por las nuevas promociones de noveles Alféreces que egresan del Instituto.
Cada Diciembre comienza a prepararse, la ceremonia militar y social como militar que pondrán el broche de oro a la culminación de cuatro años de esfuerzo.
Esta vez le tocó el turno a los "Antares", que bajo el nombre de promoción "Cabo Celedonio Rojas" recibieron los honores.
La tarde del 17 de Diciembre fue la elegida para tan importante momento. El marco era perfecto, un sol brillante acompañaba a todos los presentes. Honraban tal suceso con su presencia el Señor Presidente de la República, autoridades civiles y militares, tanto nacionales como extranjeras, y los propios familiares y amigos de los efectivos presentes.
Luego de la entrega de premios a las mejores actuaciones por parte de autoridades, se procedió a la lectura del Juramento al cual 13 voces respondieron con un enérgico *¡Sí, Juro!* Los corazones de los presentes se estremecieron al escuchar fuertemente los acordes de la "Diana de Palleja" y se desbordaron en aplausos.
La ceremonia culminó con un breve desfile terrestre, luego del cual el Cuerpo de Alumnos se retiró dejando a los noveles Alféreces en el centro de la pista de Atletismo, donde la alegría y algunas lágrimas se fundieron con sus familiares y amigos quienes corrieron a su encuentro.

## Nómina de Egreso

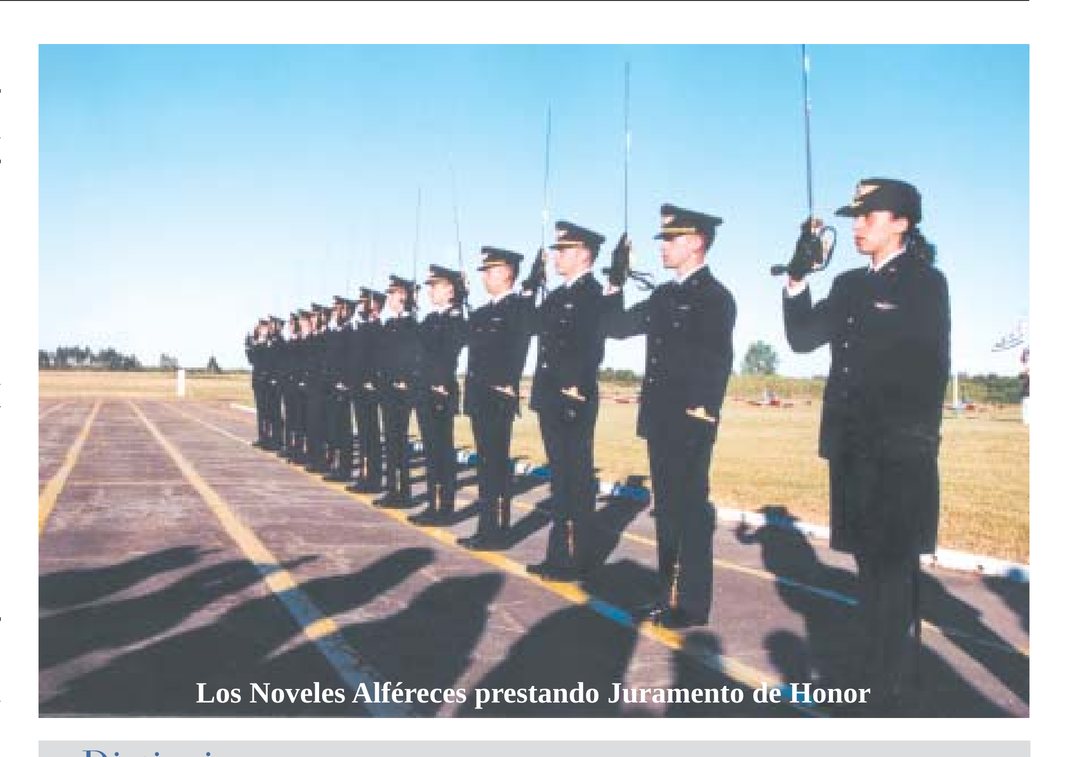
**Alf. (Av.) Richard Bruno**
**Alf. (Av.) Hebber Cigarán**
**Alf. (Av.) José Lima**
**Alf. (Av.) Martín Sabbattelle**
**Alf. (Av.) Maximiliano García**
**Alf. (Nav.) Sergio Morales**
**Alf. (Av.) Martín Elduayen**
**Alf. (Av.) José Álvarez**
**Alf. (Av.) Jorge Silveira**
**Alf. (Av.) Wilfredo Guedes**
**Alf. (Nav.) Marisol Diana**
**Alf. (Av.) Ignacio Matonti**
**Alf. (Av.) Carlos Falero**

Pero no todo iba a terminar ahí. La noche del 20 de Diciembre traería de la mano el festejo social que correspondía a tal acontecimiento.
Alrededor de 450 personas se dieron cita en el Club Fuerza Aérea, el cual se encontraba perfectamente acondicionado para dicho evento.
La banda de músicos comenzó a aclimatar el ambiente con temas clásicos para llegar así al tradicional vals. El mismo fue bailado por los Alféreces y las damas más allegadas a ellos.



Luego de situarnos en nuestras correspondientes mesas nos dispusimos a degustar del exquisito menú pero poco a poco la diversión y el baile comenzaron a ganar terreno, convirtiéndose en los principales protagonistas de la noche.
"Los Fatales" dijeron presente, acrecentando la algarabía reinante con su repertorio de canciones divertidas, dando luego el paso a la Escola do Samba "Beija Flor" que a través de sus panderos y redoblantes se adueñaron de la pista de baile.
El clima, de total confraternidad, favoreció a que la gente disfrutara plenamente del baile, la bebida y los exquisitos postres, todo ello dispuesto para enriquecer la fiesta.
Los invitados denotaban en sus rostros la satisfacción de haber pasado una espléndida velada.
Fue el amanecer aquel que culminó con todo, dejando atrás un año de duro trabajo y situándonos prontos a disfrutar del merecido descanso estival.

**Cad. 1º Esteban Poisó**


**Los Noveles Alféreces prestando Juramento de Honor**

## Distinciones

| | | |
|---|---|---|
| *Alf. (Av.)* | *Richard Bruno* | *Más alto promedio en Conducta* |
| *Alf. (Av.)* | *Richard Bruno* | *Más alto promedio de Egreso* |
| *Alf. (Av.)* | *Richard Bruno* | *Más alto promedio en Aptitud Militar* |
| *Alf. (Av.)* | *Hebber Cigarán* | *Mejor promedio de Vuelo* |
| *Alf. (Av.)* | *Hebber Cigarán* | *Más alto promedio final de Estudio* |
| *Alf. (Av.)* | *Martín Sabattelle* | *Más alto promedio de Educación Física* |
| *Alf. (Nav.)* | *Sergio Morales* | *Más alto promedio de Egreso en el Curso de Navegantes* |
| *Alf. (Av.)* | *José Alvarez* | *Elegido como mejor compañero* |


**El Alf.(Av.) Richard Bruno bailando el vals con su Sra. Madre**


**Mesa de Autoridades en la Fiesta Social**

# Tánatos 2003



Eran las 0700 horas del día 3 de Febrero, cuando veintiséis afortunados jóvenes con in disimulada alegría dejábamos atrás, voluntariamente, la comodidad de nuestros hogares, para palpar con nuestras propias manos el anhelado sueño.

Comenzamos lo que en la Escuela se llama "Periodo de Reclutamiento", el cual tiene una duración de cuatro largas semanas y como objetivo primordial, brindarnos las herramientas fundamentales para nuestro desempeño militar. Nada fácil fue la tarea; días donde el calor, el "paso ligero", "levante las rodillas", y la "vuelta al campo", eran una constante, que fueron templando nuestro espíritu y fortaleciendo nuestro amor propio, pero no sin antes, habernos preguntado, en mas de una oportunidad, "¿ que se supone que estamos haciendo acá?".

Así fuimos asimilando y aprendiendo, los primeros pasos en la vida militar.

El tiempo fue transcurriendo y jamás olvidaremos la satisfacción del deber cumplido. Fue nuestro primer reto, como jóvenes comprometidos con su ideal común; defender nuestra Patria de la altura. A partir de ese momento, fue creciendo entre nosotros, lo que en la vida militar se denomina "Espíritu de Tanda". Así escogimos el nombre que nos identificará por toda la vida, "Tánatos", el cual llevaremos como un estandarte.

Posteriormente comienzan las clases y con ellas la Ceremonia de Apertura de Cursos. Es en ese momento que nuestros padres conocen las instalaciones del Instituto y para nuestro asombro y satisfacción, fuimos nombrados por el Jefe del Curso Preparatorio como Jóvenes Aspirantes. Cómo poder expresar con palabras, lo que sentimos en ese momento, tanto nosotros como quienes nos han estado esperando allí afuera, nuestros padres, los que también se han tenido que adaptar, a la falta de sus hijos y apoyarlos en la meta que se proponen.

Fue enorme el sentimiento, cuando obtuvimos así, la primer recompensa por el esfuerzo. Pensamos que valió la pena y nos sentimos orgullosos de haber concluido con nuestra primer meta, aprobar el Reclutamiento.

Y es ahora, que cada uno de nosotros sabe que ha comenzado una vida distinta, de esfuerzos y sacrificios, donde tenemos que poner todo de sí, para poder alcanzar nuestro sueño.

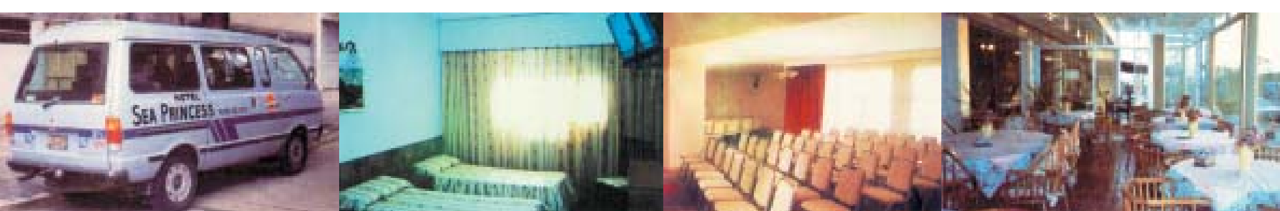
Hemos aprendido a no decaer en nuestros procederes y a seguir mirando hacia delante, porque sabemos que todo ese esfuerzo y sacrificio, tendrá su recompensa en el futuro: llegar a ser Piloto Militar de la Fuerza Aérea Uruguaya.

**Asp. Alberto Borderre**
**Asp. Pablo Souza**
**Asp. Silvia Caravia**

# *El Primer hotel de Punta del Este*

Sea Princess

*Habitaciones con TV color,
video, frigobar y baño privado.
Sala de reuniones, congresos,
fiesta y toda nuestra cordialidad.*




***La Atención que Usted merece en Av. España y la Rambla.***

***Tel.: (042) 220 065 - 220 267*** ***Punta del Este - URUGUAY***

# Intertandas 2003

Como todos los años se llevó a cabo la conmemoración de un nuevo aniversario del día conmemorativo de la creación del Cuerpo de Alumnos. Siguiendo con la tradición, el día comenzó con el izado del Pabellón Nacional (Bandera), seguido de la primer competencia (demostración de movimientos con fusil) donde las tandas que componen el Cuerpo de Alumnos demostraron individualmente su destreza e ingenio realizando diversos dispositivos previamente ensayados e ingeniados por estos mismos.
Luego de la competencia de Instrucción Militar Práctica se realizó la de desarme de fusil F.A.L. en la que cada tanda exponía a su mejor camarada para el desarme y arme de dicho fusil, siendo ambas tareas efectuadas con los ojos cubiertos.
Inmediatamente después de finalizada la misma, se realizó la prueba de pista de guerra y vuelta al campo, en la que se pudo apreciar cómo las diversas tandas sorteaban los diferentes obstáculos y las mismas, entre sus integrantes, se ayudaban para poder cruzar la meta todos juntos y así no dejar a nadie atrás.
Gran rapidez, agilidad y conocimiento del recorrido caracterizaron a cada tanda.
Y como todos los años, se realizaron los encuentros de fútbol en la que también participaron los Señores Oficiales de nuestra Escuela quienes se adjudicaron la victoria de dicho evento.
Finalmente, al cuminar las distintas pruebas, se realizó en el Casino del Cuerpo de Alumnos la tradicional comida de camaradería contando con la presencia de los Señores Oficiales de nuestro Instituto y Señores Oficiales que prestaron servicios en el mismo.
Los resultados finales de la competencia dejaron como ganadores a los Cadetes de Tercer Año (Icaros 2000). Pero más allá de éstos, lo que importó ese día fue el gran espíritu de cuerpo, camaradería y un gran sentimiento de superación y ganas de seguir adelante caracterizaron la gran jornada conmemorativa.

**Cad.2° Alvaro Gestido**











# 19 de Junio

El 19 de junio pasado se conmemoró el bi centésimo trigésimo noveno aniversario del Natalicio del General Don José Gervasio Artigas.

Como es de costumbre en nuestra Escuela se realizó una ceremonia militar la cual constaba de la entrega del distintivo del Cuerpo Aéreo a los Caballeros Cadetes de Tercer Año, entrega de Espadín a los Cadetes de Primer Año, y el Uniforme a los Jóvenes Aspirantes.

Cumplida la primer meta de los Jóvenes (Reclutamiento), se fueron planteando su próximo objetivo: El Uniforme, toque final que los distinguiría como cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica.

Tal como un reloj de arena, el tiempo pasaba lentamente al acercarse el día, aunque era un empuje y un aliento verlos pasar uno a uno. Luego del tan anhelado desfile efectuado en la ciudad de Sauce en el cual portaron por primera vez su Uniforme de Gala en la vía pública, se procedió a la ceremonia interna en nuestro Instituto. Vistiendo ya su propio uniforme, el cual lucirían con gallardía y estoicismo y los identificaría de ahora en más ante la sociedad como jóvenes Aspirantes, formaron frente al Pabellón Nacional y sus voces corearon un ¡¡¡SÍ, JURO!!!, momento en el cual el corazón de uno late más fuerte que nunca.

En la misma se hizo la entrega simbólica del Espadín por parte del Señor Jefe del Cuerpo de Alumnos a un integrante de la Tanda de los Cadetes de Primer Año. Era evidente que algo hacía falta, la cuenta regresiva se hacía inevitable, alegría y ansiedad fueron algunos de los sentimientos vividos, teniendo en su poder el primer símbolo de mando, identificándolos como integrantes del Curso Profesional, los hace sentir honrados, motiva a trabajar más duro y poner todo de uno para así alcanzar un mayor perfeccionamiento y profesionalidad.

Para quien tuvo la dicha de recibir el Espadín en nombre de sus compañeros, estar bajo la mirada de todos los familiares y sentir la hermosura de su empuñadura, se hace muy difícil plasmar todas las ideas que pasan por la mente en ese momento. Posteriormente, en el Casino de Cadetes, se procedió a la entrega de Espadínes a los 16 Cadetes de Primer Año restasntes, siendo luego saludados por los Señores Oficiales del Cuerpo.

Por su parte los Cadetes de Tercer Año recibieron el distintivo del Cuerpo Aéreo, Aviadores y Navegantes, de acuerdo a su especialidad, habiendo concretado con esto una de sus metas a largo plazo en el Instituto que persiguen desde el primer día. Ese es un momento muy emotivo en el cual se plasman muchos sentimientos pero sin olvidar que este es tan solo el comienzo de su trayectoria final hasta el egreso de la Institución

Desde ahora, este distintivo que arde sobre sus corazones les marcará el camino como caballeros del aire que los llena de alegría y les hace recordar a cada momento que disfruten cada día porque caminarán por este sendero sólo una vez.

Finalizada la ceremonia rompieron filas con el propósito de compartir la alegría con sus familias, quienes ayudaron a que este sueño se hiciera realidad.

**Cbo. Hrio. (Av.) Diego Laudicio**
**Cad. 1º Alejandro Vignoli**
**Asp. Johnatan Martínez**





# Compañía de Desfiles del Cuerpo de Alumnos



***Pabellón Nacional:*** *Sgto.1ºHrio.(Av.) Franscisco Galván*
***Bandera de Artigas:*** *Cad. 1º Esteban Poisó*
***Bandera de los Treinta y Tres:*** *Cad. 2º Enrique González*
***Escoltas:*** *Sgto.1º Hrio.(Av.) Diego Silveira - Cbo.Hrio.(Av.) Fernando Miguel - Cad.2º Pablo Nogueira - Cad.2º María Avero*



**Banda FAU**



**Presencia del Cuerpo de Alumnos en El Sauce**



**Desfile 19 de Junio**



**Parada en Conmemoración de los Caídos en Defensa de las Instituciones Democraticas**



**Relevo del Sr. Jefe del Cuerpo de Alumnos**



**Pabellones Patrios en el desfile del 18 de Julio**



# Lic. Mary Cardozo

Desde el año 1975 nuestro Instituto tiene el agrado de contar en su biblioteca con la bibliotecóloga Lic. Mary Cardozo. Esta excelente profesional cursó entre los años 1964 y 1966 la Escuela Universitaria de Bibliotecología y Ciencias Afines (actualmente absorbida por la Facultad de Ciencias Sociales), donde se graduó en Bibliotecnia, titulo otorgado por la Universidad de la República, pasando a ser en el año 1991 Licenciada en Bibliotecología.

Actualmente posee una trayectoria de treinta y seis años en ANEP y en el Consejo de Educación Secundaria. A partir del año 1967 se desempeñó como Bibliotecóloga Jefa en la Biblioteca Central del Consejo de Educación Secundaria pasando a ser este año Encargada de la dirección de dicha biblioteca; desde 1993 se desempeña como docente bibliotecóloga en el Instituto de Adiestramiento Aeronáutico ubicado en al Aeropuerto Ángel S. Adami (Melilla) dependiente de la Dirección General de Aviación Civil y desde 1995 realiza el asesoramiento del Museo de Historia Natural de Educación Secundaria.



También participó en proyectos internacionales como el Proyecto Caja Viajera implementado por la UNESCO (desde 1999), y el Proyecto Mesyfod efectuado por ANEP (1999-2001).

En su carrera se ha destacado por su constante afán de superación demostrado en los cursos de capacitación y postgrado que ha realizado, entre ellos Curso de manuales de procedimientos aplicados a la bibliotecología impartido por IIBU en el año 1985; Curso de Informática Bibliotecológica dictado por el Ministerio de Defensa Nacional en el año 1991; Curso de Gestión de Redes de Información Bibliográfica realizado por EUBCA en el año 1995; Curso de Winisis (programa actual de la base de datos de la biblioteca de la EMA) organizado por Conycit en el año 1999 y en el presente año Curso de Indización y Resúmenes automatizados dictado por la Universidad Politécnica de Valencia (España) en conjunto con la Universidad Politécnica del Cono Sur.

Uno de los logros más importantes de Mary en nuestra biblioteca es el haber catalogado y registrado la totalidad de los libros existentes en la misma, además de crear una base de datos en la que los usuarios de la biblioteca podemos encontrar fácil y rápidamente la información que necesitemos.

Su mayor ambición, en nuestra biblioteca, es la de crear un portal dentro de la página de Internet de la Escuela Militar de Aeronáutica en donde todas las personas interesadas en nuestra bibliografía puedan acceder fácilmente a ella; y el preparar nuestra biblioteca para que en un futuro cercano ésta se convierta en una biblioteca digital como las existentes en distintas partes del mundo.

**Cad. 2° Esteban Carrero**




# *ALAS, medio siglo volando*

En Diciembre de 1952 se conoció el primer ejemplar de la revista "ALAS". Aquella edición ha sido permanente referencia de un derrotero que orgullosamente nos comprometemos a continuar habiendo pasado ya medio siglo.

Al releer sus páginas nos hemos permitido imaginar los rostros de la juventud aeronáutica que entonces ocupaba estos salones. Pretendimos oír la algarabía de algún vuelo solo y hasta quizás hemos –desmesuradamente- recreado en la memoria alguna puesta en marcha de aviones que nunca conocimos. Quisimos creer ver las siluetas semioscuras recorriendo rondines, y seguimos con la mirada el torpe carreteo de un avión que a la llamada de la aurora ocupaba su lugar en la línea.

Nuestra intención era poder conformar un escenario capaz de situarnos en aquel verano del 52 en el que las páginas de ALAS con el aroma a tinta viva.

El Número 1 del Año I estaba dedicado en su editorial a la edición que había dado origen a esta iniciativa mayor, se referían a una publicación de circulación interna que habían dado en llamar "ALERÓN", y también se dejaba constancia de el grado evolutivo y de superación al mencionar que la nueva propuesta "Con un horizonte más amplio y pretendiendo mayor alcance" emprendería un vuelo que sería "mensajero de todo lo nuestro".

Aquel Consejo Directivo estaba integrado de la siguiente manera: Presidente: Cad. Roberto Meyer, Secretarios de Redacción: Cad. Julio Botta y Cad. Goy Ortiz, Tesorero: Sgto. 1º. Wilson Lorda, Redactores: Cad. Luis Riverós, Cad. Juan Franchini, Cad. Julio Monzón y Dibujantes: Cad. Jorge Martínez Levaggi y Cad. Carlos Casaballe.

A aquellos artífices de ALAS, y a todos quienes colaboraron en la primera edición, haciendo de ella un verdadero hito de la expresión intelectual de la juventud aeronáutica, llegue nuestro más alto reconocimiento y el homenaje de quienes a medio siglo de distancia tomamos el testimonio y pretendemos mantener el rumbo con confianza, trabajo y esperanza.

Al recibir la edición correspondiente al año 2002, quien fuera presidente de la primera edición, el Cnel. (Av.) Don Roberto Meyer remitió a la Dirección una nota que reproducimos en forma parcial: "Han venido a mi recuerdo, aquellos primeros pasos que tuvimos que recorrer quienes tuvimos el honor de dirigir e integrar aquel primer Consejo Directivo de la revista, hace justamente medio siglo.

A lo largo de estos cincuenta años ha crecido y profesionalizado cada día más y esta nueva publicación me enorgullece por la calidad y profesionalidad de sus temas, así como la de su diario vivir que se supera y renueva constantemente. ALAS vuela, vive y ya tiene cincuenta años de vida y aquel incipiente impulso tan noble y lleno de amor a la profesión que abrazamos y que vivimos en esa Escuela, nuestro segundo hogar".

Por estos cincuenta años de vida, por todos los que con "corazones emprendedores" aportaron con su ingenio, creatividad, intelecto, trabajo y apoyo constante ésta herencia de juventud perenne que es la Revista ALAS. Emulando a la clásica despedida de Gorgias en aquel brindis final "Por quien me venza con honor en vosotros", reunámonos en un brindis imaginario e intergeneracional para celebrar este primer medio siglo de ALAS recordando el mensaje de los editores pioneros: "Será tu triunfo, el de todos y de cada uno de nosotros".

**Cap. (Av.) Alvaro M. Sosa Farías**

Montevideo, 18 de Noviembre de 2002.-

Sr.
Director de la Escuela Militar de Aeronáutica
Cnel. (Av) Dn. José R. Bonilla
Presente

De mi mayor consideración:

Por la presente tengo el agrado de dirigirme a Ud. para agradecerle el envio de la Revista "ALAS" correspondiente al año 2002, editada por el Cuerpo de Alumnos del Instituto que Ud. tan dignamente dirige.-

Quiero por vuestro intermedio hacerle llegar a todos los participantes y especialmente a los integrantes del Consejo Editor sinceras felicitaciones por la tarea cumplida, volcando en sus páginas el derrotero permanente de tan ambiciosa realidad.-

Este año, al rememorar el camino comenzado por aquel grupo de compañeros que primero, editábamos nuestro "Alerón", dos humildes hojas mimeografiadas, de reducida circulación entre los Cadetes y donde volcábamos todo ese humor y noticias de nuestro diario vivir en la Escuela.-

Luego, como "Alerón" no podia volar, con un grupo de compañeros formalizamos "ALAS", y luego de casi un año de incesantes esfuerzos y dedicación culminara con su primera edición, en los primeros dias de Diciembre de 1952.-

Han venido a mi recuerdo, aquellos primeros pasos que tuvimos que recorrer quienes tuvimos el honor de dpirigir e integrar aquel primer Consejo Directivo de la revista, hace justamente medio siglo.-

A lo largo de estos cincuenta años ha crecido y profesionalizado cada dia mas y esta nueva publicación me enorgullece por la calidad y profesionalidad de sus temas, asi como la de su diario vivir que se supera y renueva constantemente.-

"ALAS" vuela, vive y ya tiene cincuenta años de vida y aquel incipiente impulso tan noble y lleno de amor a la profesión que abrazamos y que vivimos, en esa Escuela, nuestro segundo hogar, donde no solo aprendimos a volar sino como dice la letra del Himno que el Poeta de la Patria Gral. Edgardo Ubaldo Genta plasmara en su letra:

"Hurra, Cadetes del aire
Caballeros del azul
A escalar con nuestras alas
Los peldaños de la luz...

Afectuosamente y con mi mas alta estima

Cnel. (Av) Roberto F. Meyer

# Cuerpo de Alumnos







De izq. a der.: L. Fuentes, D. Laudicio, S. Hernández, J. Castiella, D. Lezcano, F. Miguel, D. Leal, W. Veistaras, C. Rodríguez, G. Picos, D. Silveira, D. Fernández, S. Ferrero, L. Salvini, A. Curbelo, S. Cor, G. González, N. Fernández, J. Thevenet, A. Oliva, L. Díaz, C. Segovia, L. de Souza, N. Bonifacino, J. Orrego, P. Lima, L. Bentancur, F. Galván.






De izq. a der.: F. Ciarán, E. Poisó, A. Vendrell, C. Clavijo, R. Epifanio, A.Vignoli, L. Antonini, M. Santini, M. Campos, J. Martirena, A. Vilches, H. Sosa, M. Lotito, C. Sánchez, H. de León, J. Rodríguez.






De izq. a der.: A. Lantes, Ñ. Graña, J. Areosa, M. Mazzoli, V. Muníz, D. Silvera, F. Ruíz, A. Graña, L. Varela, D. García, R. Rodríguez, M. Avero, E. González, E. Lepere, J. Pedezert, G. Ciarán, M. Chávez, W. Paz, M. Larrosa, M. Baliero, A. Gestido, B. Núñez, E. Carrero.Ausente: P. Nogueira.






De izq. a der.: W. de Mello, R. Siqueira, N. Padrón, W. Feijó, P. Nisivoccia, P. Reguero, J. Martínez, A. Borderre, M. Desevo, P. Souza, S. Caravia, L. Romero, R. Pérez, M. Scanarotti, V. Pauletti, M. Rodríguez, K. Sosa, R. Pérez, S. Apolo.

# Confraternidad Inter Escuelas

Como todos los años, a fines del mes de Setiembre, se realizaron los Eventos Deportivos de Confraternidad, en los cuales participaron los tres institutos de Formación de Oficiales de las Fuerzas Armadas,(Escuela Naval, Escuela Militar, y la Escuela Militar de Aeronáutica).

Esta actividad de confraternización busca resaltar los valores de camaradería y espíritu deportivo entre los Institutos.

El inicio del los mismo se llevó a cabo el día 22 en la Escuela Naval, en donde el C/C (C.G) E. Berón que emitió las palabras de bienvenida resaltando los valores de camaradería y espíritu deportivos que se presentarían entre las Damas y Caballeros Cadetes de los Institutos . A continuación marchamos hacia la rambla en donde se realizo el cross- country, con la particularidad de ser un tramo del mismo por las dunas y el otro por la Rambla, a su finalización, en el Complejo Deportivo Naval, se dió comienzo del triangular de Basketball.

Siguiendo con las jornadas de confraternidad el día 24 en la Escuela Militar se llevaron a cabo las actividades de Volleyball, y Handball, destacándose esta última disciplina por ser la primera vez que se disputa con la participación de las Damas Cadetes de los respectivos institutos.

El día 30 de Setiembre se realizó en el Polígono de Tiro del Ejército la competencia de tiro en la cual los tres institutos demostraron una gran proficiencia, siendo un encuentro muy reñido entre los competidores.

Para finalizar este encuentro de confraternidad el día 1 de Octubre en la Escuela Militar de Aeronáutica tuvieron lugar las actividades de Esgrima, Natación y Football.

Cabe destacar que en la disciplina de Esgrima, que también tuvo su debut en esta instancia ha dejado vencedor al instituto.

Al igual que la fructífera actuación del plantel de Handball, debemos destacar otras como la del Cbo. Hrio. (Av.) Santiago Hernández, que en su permanencia en el Instituto, nadie ha sido capaz de superarlo en la disciplina de Mariposa.



# *Resultados*

## Fútbol:
1º- Escuela Militar de Aeronáutica.
2º- Escuela Naval.
3º- Escuela Militar.

## Básquetbol:
1º Escuela Militar.
2º Escuela Naval.
3º Escuela Militar de Aeronáutica.

## Voleibol:
1º- Escuela Militar.
2º- Escuela Naval.
3º- Escuela Militar de Aeronáutica.

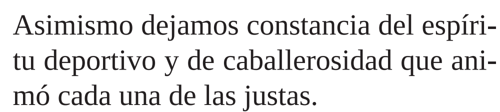
## Natación:
1º Escuela Naval.
2º Escuela Militar de Aeronáutica.
3º Escuela Militar.

## Esgrima
1º- Escuela Militar de Aeronáutica.
2º- Escuela Militar.
3º- Escuela Naval.

## Cross-country:
1º- Escuela Militar.
2º- Escuela Militar de Aeronáutica.
3º- Escuela Naval.

## Tiro
1º- Escuela Militar.
2º- Escuela Militar de Aeronáutica.
3º- Escuela Naval.





Asimismo dejamos constancia del espíritu deportivo y de caballerosidad que animó cada una de las justas.

Al finalizar el campeonato, se dió lugar a la entrega de premios en el Anfiteatro del Instituto y más tarde el Señor Jefe del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica Mayor (Aviador) Alejandro Arocena, invitó a las autoridades presentes y a las Damas y Caballeros Cadetes de los institutos a compartir un refrigerio de camaradería realizado en el Casino de Cadetes.

**Cad. 2º Blanca Nuñez**

# Vuelo Nocturno

Dedicado a quienes ya tienen sus alas eternas...

Sentía una verdadera fascinación por volar. Durante su niñez, miraba a los aviones maniobrar por encima de su cabeza, imaginándose él mismo dentro de aquellas cabinas que parecían tan, pero tan pequeñas. Ignoraba todo lo concerniente al enorme esfuerzo que debería realizar para encontrarse algún día allá, entre las nubes, pero ya en esa lejana época sabía que ese era su destino. Acostado a la sombra de un gigantesco y solitario ombú, pasaba horas esperando que las escuadras despegaran del cercano campo de aviación, para sus vuelos de entrenamiento. Entonces, su espalda no sentía el pasto sobre el cual descansaba, sino el trepidar de las máquinas. Y su imaginación volaba detrás de ellas, alimentada por las increíbles historias de su tío, quien había sido parte de incontables vuelos en las acciones de voluntarios durante la Segunda Guerra Mundial, allá, en la lejana Europa. Por ese tiempo, él desconocía donde estaba Europa, no sabía nada de las guerras que habían enlutado a la humanidad durante ése ni otros siglos, pero bebía ávidamente de los labios de su memorioso tío, las hazañas de los hombres del aire. Los años de su infancia y adolescencia pasaron velozmente, olvidando la mayoría de sus sueños, mas no el de volar. El ingreso a la carrera militar le dio satisfacciones y conocimientos; inició lo que sus superiores vaticinaban como una carrera brillante, dadas sus innatas condiciones de piloto privilegiado, y comenzó a experimentar la inefable sensación del azul infinito.

Cuando su tío murió, no le quedó mucho como herencia. Muertos sus padres en un trivial accidente carretero, su tío lo había recogido más como un camarada que como un sobrino. Compartieron largas veladas junto al fuego primero, y bullangueros campamentos de verano, después. La edad nunca los había separado, porque uno era siempre jovial, y el otro poseía una madurez fuera de lo común para su corta edad. Compartían la pasión por lo bello, y entre todas las cosas, por el vuelo. El tío tenía cientos de historias para contar, algunas con mucho humor, otras con mucho dolor, pero todas con una gran dosis de sabiduría y ternura. Se jactaba de haber volado junto al gran Antoine de Saint-Exupéry, y atesoraba dos obras suyas: “Vuelo Nocturno” y “El Principito”. De tanto oír a su tío leer los capítulos de este último, el joven llegó a memorizarlos, al punto de poder repetirlos casi íntegramente. Si no bastaran las historias, allí estaba el antiguo casco de piloto, con sus antiparras, para reforzar la veracidad de las mismas y acrecentar el fervor imaginativo del muchacho. Cuando supo próximo su fin, el tío habló largamente con su sobrino, como siempre lo habían hecho, y le entregó todo lo que poseía: su antiguo casco, y sus dos viejos y amados libros. Él los guardó celosamente, pero supersticioso como la mayoría de los pilotos, un buen día comenzó a llevarlos consigo en cada vuelo. Al principio, tuvo que satisfacer la curiosidad de algunos de sus camaradas, quienes se asombraron de aquellos trofeos, expuestos en su cabina. Después, cada uno entendió sus motivos y ya no hubo preguntas.

Cuando realizaba vuelos nocturnos, para vencer el sueño o el cansancio, solía dialogar con su tío, recitándole en voz alta las lecturas de la niñez. Creía verlo aún, con su viejo casco puesto, sonriéndole a través del espeso bigote. Le contaba entonces las fatigas del día, sobre los paisajes divisados desde lo alto, las pequeñas fallas de su motor, y sus sueños. Aunque hacía lo que más le gustaba, sentía que aún no había encontrado su lugar definitivo. Las ocasionales exhibiciones de pericia acrobática en las cuales participaba junto a otros arriesgados, no habían saciado su sed de plenitud. Algo le faltaba. Pero no podía explicar racionalmente esa sensación.

Comenzó a experimentar la necesidad de estar solo durante más tiempo, evitando las salidas con sus camaradas. Pasaba horas leyendo y releyendo los conocidos libros, como si elevara una plegaria para encontrar una respuesta a sus dudas. Entonces, cada vez que volaba, otro interlocutor se hacía presente junto a su tío: el mismísimo Saint-Exupéry, desde una fotografía recortada de algún periódico. Aunque él era consciente de lo extraño de su comportamiento, se sentía bien cuando llegaba a tierra como si le hubiesen dado allá, en el aire, una dosis de optimismo y serenidad. Cuando llegó la asignación para los vuelos nocturnos, lo que para algunos de sus camaradas era una pesada misión, para él fue la noticia más esperada y celebrada. Fueron los mejores días-o mejor dicho, noches- que recordaba. Cumplía sus obligaciones con la misma efectividad de siempre, pero ahora lo hacía en un estado total de éxtasis.




De regreso del último vuelo, la noche era por demás clara y estrellada. A la derecha, el casco de su tío, a la izquierda, la foto de Antoine. Le asombró la extraña luminosidad que de pronto inundó la cabina. Le pareció oír la sonrisa de un niño. A su alrededor no había nada, excepto luz. Más allá del cristal de la cabina, justo enfrente, una gran estrella titilaba. Reconoció el paisaje. Mientras comprendía que el avión estaba cayendo, descubrió sobre su hombro una cabellera de rizos dorados, y oyó una vocecita que decía: “Por favor, dibújame un cordero...”

---

No fue posible rescatar nada de los restos retorcidos del avión, ni siquiera huella alguna del piloto. Extrañamente, se salvaron del fuego el viejo casco de la Segunda Guerra, y un trozo de una página, la última, del libro “El Principito”, aquella que dice: “...Si entonces un niño llega hasta ustedes, si ríe, si tiene el cabello rubio como el oro, si no responde cuando se le hacen preguntas, adivinarán quién es. Sean amables entonces, no me dejen tan triste, escríbanme enseguida, cuéntenme que el Principito ha vuelto...”

**María Raquel Curbelo Iriarte**



# Mi Primer Vuelo Solo

Mi avión comenzaba su vuelo junto a un sueño que se tornaba realidad, pasaba ante mi un sin fin de horas de sacrificio y dedicación que parecían no tener recompensa; pero ahí me encontraba y todo comenzaba a tener sentido. En ese momento todas aquellas horas me brindaban un inmenso placer.

El avión surcaba el cielo, ante el deleite de mis oídos que tan solo escuchaban el gruñido del motor y listo para tocar y seguir, realicé mi primer aterrizaje solo y al arremeter comprendí aquellos comentarios de antiguos cadetes sobre la sensación de ver el asiento vacío al esperar la seña para la arremetida .

Todo se encontraba listo, y ante mi asombro, apareció el suelo con una suavidad nunca vista en mis vuelos anteriores, "¡Madre santa, qué peinada!" por lo menos así lo sentía.

Me encontraba caminando, ya en tierra, junto a mi Instructor para recibir las felicitaciones de los Oficiales presentes y el prometido festejo de Vuelo Solo por parte de mis compañeros. Mi Instructor comenzó el bautismo con su distinguido puntapié y luego fui pasando de bota en bota hasta terminar en el hermoso pozo de aceite, el cual yo mismo había preparado por error el día anterior ante la idea de que no iba a ser el primero en salir. Hoy, portando con orgullo mi media ala, comprendo que no fue tal "la peinada" pero sin lugar a dudas, mi más grande y preciada hazaña.

El grato recuerdo de mi primer Vuelo Solo se lo dedico a mi gran amigo "Chelo" quien supo también salir y regresar solo de la Base Aérea "General Artigas", realizando de ese modo, satisfactoriamente, su primer Vuelo Solo.

**Cad. 3º (Av.) Diego Leal**



**Los flamantes aviadores luego de la entrega de los diplomas del primer vuelo solo**



**Festejo tradicional en el "Pozo de aceite".**



**"Cordial saludo" del Instructor al nuevo aviador**

# Visita de Autoridades

Como es costumbre año tras año, diverso número de autoridades civiles y militares visitan nuestro Instituto para apreciar la infraestructura del mismo y las diversas actividades que realiza el Cuerpo de Alumnos.

Este año no fue la excepción y nos distinguimos con la presencia del Señor Ministro de Defensa Prof. DonYamandú Fau, el Señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Teniente General (Aviador) Don José Malaquín y el Señor Jefe del Comando Aéreo de Personal Brigadier General (Aviador) Don Alberto Castillo.

Al arribar la autoridad una Guardia de Honor los recibe en la puerta y luego del toque de atención son saludados por todo el personal del Instituto. La autoridad que corresponda acompañada por el Señor Director revista a los efectivos presentes y luego, estos últimos desfilan rindiéndole honores.



**El Jefe del Comando Aéreo de Personal revistando al Cuerpo de Alumnos.**

En el caso de la visita del Comandante en Jefe, se suma al itinerario un partido de fútbol en donde los Señores Oficiales y el plantel de la Escuela miden sus habilidades con el balón y, un almuerzo de camaradería donde el primero nos deja un breve discurso y corta de manera simbólica una torta decorada para tal ocasión.

Cada persona que ha visitado la Escuela Militar de Aeronáutica puede apreciar que pese a la crisis en la cual también estamos inmersos, mantenemos el profesionalismo y la dedicación que nos caracterizan, conservando impecables nuestras instalaciones y una marcada excelencia en nuestra educación. De esta forma se siguen formando las "Alas de la Patria".

**Cad. 1º Esteban Poisó**



**El JCAP, saludando a un Cadete tras su primer vuelo solo.**

# Dos veces misión cumplida



*El Cairo - Egipto, Sábado 8 de Febrero de 2003. 02.08 UTC.*

*- El Cairo Clearance Delivery, this is Fox Alfa Uniform Five Niner Two, "Salam Aleicom".*

*- Fox Alfa Uniform 5 9 2, Cairo. Aleicom Salam, Go Ahead.*

*- Slot Alfa Two Three , request to start up.*

De esta forma mucho Inglés y algunas palabras que ya pronunciábamos en Arabe, se iniciaba a las 05.08 horas de Egipto (23.08 de Uruguay), la última etapa del primero de los vuelos de Transporte Logístico que realizaba nuestro poderoso y fiel C-130 Hércules a la ciudad de Asmara, capital del Estado de Eritrea.

Llevando a bordo un Bell 212, el FAU 031 de nuestro hermano Escuadrón Aéreo 5 (Helicópteros), hoy con su nueva matrícula el UN 015.

Gran cantidad de equipo de apoyo al vuelo, tractores, plantas de poder, armamento, repuestos, numerosa cantidad de material para instalar, en aquel lejano y para muchos hasta ahora desconocido rincón de Africa, un destacamento que iniciaría de inmediato su operación bajo la bandera internacional de las Naciones Unidas.

Pero lo más importante que viajaba en nuestro compartimiento de pasajeros, era un puñado de camaradas, de compañeros de nuestra Fuerza, de amigos, que iniciaban el último tramo de un vuelo que los llevaría a enfrentar una situación hasta el momento desconocida para todos: operar una aeronave de nuestra Nación, en un territorio que si bien el nivel de hostilidad no era alto, el mismo esta bajo control de la ONU, y ellos pasarían a ser parte de esa organización.

Todo eso se notaba en sus acciones, en sus gestos, en sus caras, en sus comentarios, su ansiedad por llegar contrastaba con sus sentimientos de dejar atrás sus familias, sus ansias de iniciar su actividad aérea con el temor de enfrentarse con un terreno, con un idioma, y con costumbres desconocidas.

La tripulación de transporte designada para cumplir esta misión fue doble, cuatro pi-

**Desembarcando el Bell 212 en Eritrea.**

**Vistas interiores de la bodega de carga del C-130.**

lotos, dos navegantes, dos ingenieros, dos supervisores de carga y dos mecánicos.
La preparación del vuelo, las rutas, los permisos, las coordinaciones de todo tipo, combustible, catering, hoteles y una lista interminable de previsiones ya había movilizado durante mas de un mes a las estados mayores de varios comandos, al Servicio de Comunicaciones, a la Brigada Aérea I, al Escuadrón Aéreo 3 y en forma indirecta a toda la Fuerza.
Los pilotos y los navegantes se reunían diariamente durante horas para que ningún detalle quedara sin preparar y que la misión por difícil que se presentara, fuese cumplida sin errores, como es costumbre en los profesionales de nuestra Fuerza Aérea.
Nuestro Hércules ya había sido preparado minuciosamente por los ingenieros de vuelo y mecánicos especialistas, había sido cargado meticulosamente por los supervisores de carga, logrando combinar las diez toneladas de carga con doce lugares para pasajeros en "Primera Clase" y seis "Camas" para que la tripulación que no estuviese en servicio, descansara.
Nuestro vuelo se había iniciado en Montevideo el 5 de Febrero a las 09.50, habíamos hecho escala técnica para reabastecimiento de combustible en Recife después de ocho horas de vuelo, luego, el cruce del Océano Atlántico (cuarto en la historia de la Fuerza), volamos toda la noche hasta la Isla de Sal, Cabo Verde, a setecientos kilómetros de la costa mas cercana de Africa, nuevamente combustible y a completar la primera etapa, nuestro destino Málaga en España, donde tras 24 horas ininterrumpidas de operación tomaríamos un pequeño descanso, para al día siguiente iniciar nuestra segunda etapa. En este tramo vimos el primer amanecer en vuelo de varios que vivimos durante la travesía.
Tal como estaba previsto el 7 de Febrero, a las 13.23 de España, se inicia la segunda parte de nuestro plan Málaga – Asmara con dos escalas, Trápani en Italia y El Cairo en Egipto.
En Asmara dejaríamos nuestros pasajeros y carga, daríamos apoyo a la manipulación de la misma y regresaríamos a El Cairo para tomar un descanso, iniciando de esta forma el regreso a Montevideo; diecisiete horas previstas de vuelo puro, más los tiempos que perderíamos en tierra durante las escalas técnicas para combustible, el total estimado de operación continua sería de casi veintiocho horas.
Ya con la tripulación lista, dividiríamos las etapas a la mitad, volaríamos ocupando nuestros puestos en turnos de alrededor de tres horas, una tripulación realizaría la maniobra de despegue y la otra el aterrizaje.
Enfrentábamos ya esta extensa etapa que nos llevaría a Eritrea. Habíamos dejado atrás las cielos de Uruguay, Brasil, Cabo Verde, Senegal, Marruecos y España; y hoy volaríamos sobre Francia e Italia hasta Trápani y luego los espacios aéreos de Malta, Grecia y Egipto donde realizaríamos nuestro último reabastecimiento en El Cairo, donde iniciaríamos el tramo final hasta Eritrea.
Autorizados por el control de El Cairo, las cuatro poderosas Allison T-56, elevaban nuevamente las más de sesenta y cinco toneladas del C-130 sobre suelos egipcios, disponiéndose de esta forma a cumplir las cuatro horas de vuelo que nos separaban de Asmara, sobrevolando el territorio de Sudan internándonos en plena zona desértica, para dejar nuestra primera carga a disposición de la ONU, como estaba previsto.
Cuando comenzó a amanecer, en la cabina, empezaron a circular los primeros mates, por los interphones y los parlantes de la cabina de pasajeros, se escuchaba un CD con tangos de Gardel, cuando la voz del navegante anunció: *"Comandante, alcanzamos la posición TOKAR, dejamos Sudán, bienvenidos a Eritrea"*.
El sábado 8 de febrero a las 06.23 UTC, 00.23 de Uruguay, por primera vez en Asmara, Eritrea, una aeronave Oriental, del Escuadrón Aéreo 3, el C-130 FAU 592, tocaba tierra en la pista 07, nuevo destino que tendría parte del Escuadrón Aéreo 5, con toda la ilusión y el desafío de su nueva misión; los aplausos al completar el aterrizaje, por parte de los pasajeros integrantes de la dotación del destacamento de helicópteros, no se hicieron esperar, gritos de aliento, abrazos y deseos de buena suerte, e inmediatamente sus caras se pegaron a las ventanillas disponibles para conocer el Aeropuerto Internacional de



**Vista del ahora ONU 014**

Asmara, el que sería su nueva casa durante los próximos doce meses.
Cuando ingresamos a la plataforma de estacionamiento, aviones y helicópteros rusos, todos blancos con la identificación UN, la bandera de Eritrea que flameaba en el edificio de la terminal, el marshall que nos indicaba nuestra posición de parqueo, una vez detenidos y antes de apagar los motores, observamos desde el puesto del piloto que cuatro uniformados se acercaban al Hércules, con camuflado conocido, boinas celestes, y en sus uniformes lucían nuestro Pabellón Nacional, eran los oficiales que habían viajado como avanzada y esperaban con ansias a sus compañeros y su primer helicóptero, responsables además del mismo desde que nuestra tripulación lo liberara del compartimiento de carga.
Una vez finalizados los trámites de rigor y de haber preparado nuevamente el avión para emprender el regreso, a las 16.58 UTC, despegamos para nuestro punto final de la etapa, El Cairo, donde descansaríamos para continuar nuestro vuelo a Carrasco, realizando escalas técnicas en Palermo - Italia, Las Palmas - España, Isla de Sal - Cabo Verde, y Recife - Brasil para finalizar nuestra misión en Montevideo.
El 12 de Febrero, a las 18.08, una semana después de haber empezado la travesía el C-130 FAU 592, regresaba a su base, luego de haber realizado 69.1 horas de vuelo, al Sur y al Norte del Ecuador, al Oeste y al Este de Greenwich, con la enorme satisfacción de la misión cumplida, con el reconocimiento de la tripulación, al personal de mantenimiento del Escuadrón, a los servicios y a todos los que en alguna forma desde sus destinos, aportaron a que la misión fuese cumplida con el éxito que caracteriza las actuaciones profesionales de la Fuerza Aérea Uruguaya.



El 28 de Febrero, el C-130 592, partió nuevamente hacia Asmara, transportando el segundo Bell 212, esta vez el UN 014, mas ocho mil kilos de carga variada para el destacamento en Eritrea y transportando a bordo al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y al Comandante del Comando Aéreo de Operaciones. Se volaron 66.7 horas reiterando nuevamente el éxito de la misión anterior.
Entre el 5 de Febrero y el 9 de Marzo de 2003, el C-130 FAU 592, cumplió dos misiones de Transporte Aéreo Logístico de largo alcance, realizando cruces del Océano Atlántico y operaciones todo tiempo en distintas partes de América, Europa y Africa, volando casi ciento cuarenta horas en actividades autónomas, solamente con el apoyo previsto y llevado a bordo del mismo, sin fallas, sin incidentes, y cumpliendo estrictamente lo planificado previamente, resaltando nuevamente el pensamiento que se distingue y encamina los destinos en la Sección Operaciones del Escuadrón Aéreo 3 (Transporte) de . . .
*"NO SOLO POR EL DEBER, SINO POR EL ORGULLO DE PODER HACERLO"*

**May. (Av.) Marcelo Lamburschini**

# Concurso Revista Alas

Literatura

## *Eterna Legión*

Cuántas madrugadas han sanado mi nostalgia. Parece que fue ayer, que el destino comenzaba a separarnos como si ello fuera el producto de un macabro propósito. Sólo guardé entre aquellas ropas blancas, las mejores de tus sonrisas, llevaba los bolsos cargados de sueños y de esperanza. Sentí miedo de alejarme de ti, de quedar tan solo frente al mundo que algún día me enseñaste a recorrer.
Sólo la distancia me enseñó, a recordarte en cada rincón de una pesada soledad. Los días se hacían semanas y las semanas meses. Comencé poco a poco a levantar un gran muro que me haría hombre. Con cada ladrillo, el mejor de mis esfuerzos, el mejor de tus consejos. Más de una vez, me abrazaron las dudas, cada vez que tuve que partir, cada vez que sentí que mis fuerzas flaquearon, cada vez que me alejé, viéndote disimular una lágrima con una firme sonrisa. Más siempre sentí tu hombro, como un firme apoyo al cual siempre recurrí, para madurar a aquel ser que el tiempo haría crecer.
El destino me fue llevando de a poco, a lo más alto de la esfera, cambié mis brazos por fuertes alas de plata, y el latir de un corazón que pasó a ser más tarde, el rugir de un poderoso motor. Sin embargo fue allí, que un nuevo combustible recorría mis venas. Sentí que todo aquel esfuerzo se transformaba en mera libertad. Que mis ansias de gloria superaban todas las fronteras que pudieran existir. Sentí la gloria del viento, el infinito azul, y el escándalo de toda la velocidad. Era un pájaro más, en aquel estadio inmaculado de nubes tan grandes como maravillosas.
Sentí la incalculable razón de ser. Lo maravilloso del mundo. Ese mundo al cual me trajiste, para que más tarde lo recorriera desde lo alto.
Hoy siento entre tus manos, lo más hermoso de las alturas, como cada vez que me hago cielo y me pierdo en lo infinito. Hoy sonrío con tu voz, y con el reflejo que hay en tus ojos cuando me ves llegar, como un caballero del azul.
Ahora, tan sólo cierro los ojos, y recuerdo el eco de mis pasos junto a los tuyos. Me acuerdo cuando me enseñaste a andar por el mundo. Cuando al igual que hoy, pusiste tu hombro para no dejarme caer.
Hoy solamente recorro el largo camino, de un destino que seguimos compartiendo, desde el cielo y la tierra, en esa espléndida fusión.
Y sé que ha valido la pena ese arduo sendero, y logro comprender esas inexplicables nostalgias que sentía al recordarte. Que te he querido como a nadie, por el simple hecho de enseñarme, a ser cada día mejor como hombre y como ave.

Gracias por traerme a este magnífico mundo que hoy he comenzado a surcar.
Gracias por ser madre, que supiste comprender, mi nueva y tan valiosa, manera de ser.
Acunando cada sueño, de una alada vocación, que nos hace diferentes, como una eterna legión.

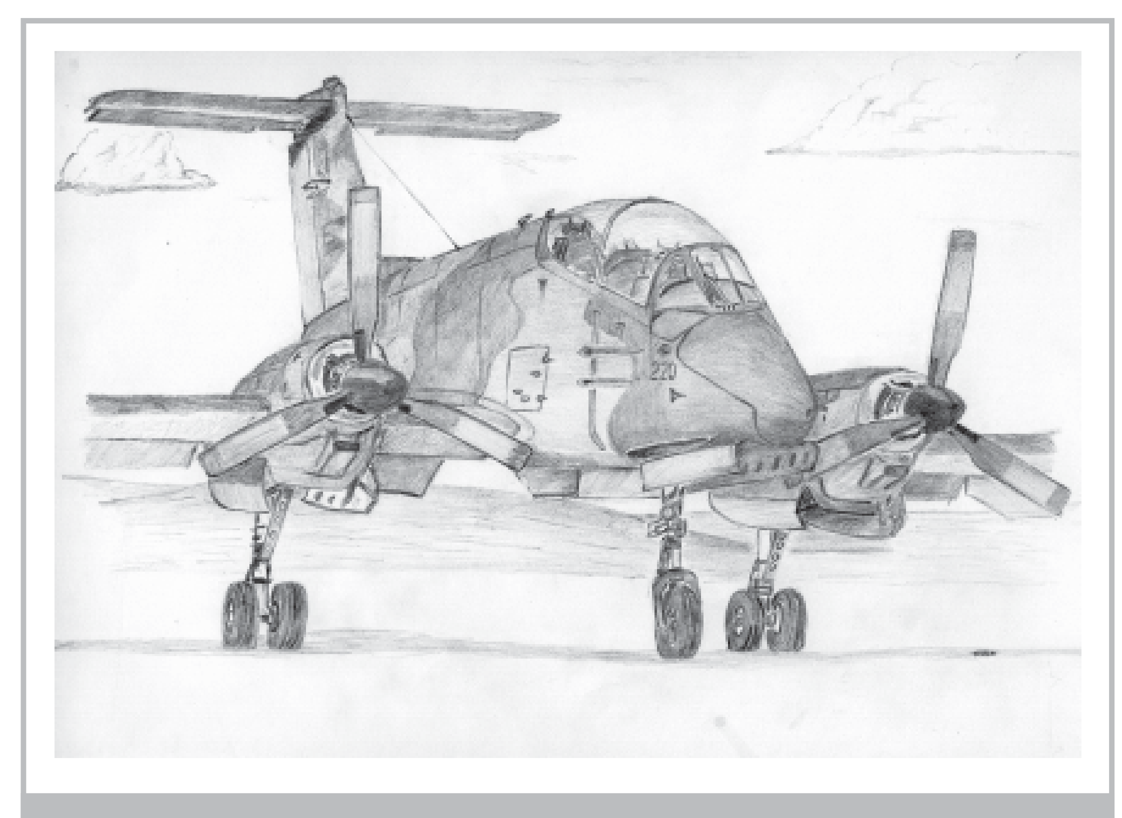
*1º Premio: Sgto. Hrio.(Nav.) Líber Bentancur*

# Plástica



*1º Premio: Cad. 2º Pablo Nogueira*

# Dibujo



*1º Premio: Cad. 2º Washington Paz*

# Corazón de golondrina

*Rugen los motores*
*Se eleva el avión,*
*rumbo a las alturas*
*va su corazón.*

*Por alado anhelo*
*Ícaro al sol,*
*su sombra en el suelo*
*su ser al amor.*

*Vuela la simiente*
*flota entre las nubes,*
*¡ águila fecunda...*
*hacia el cielo subes!*

*Surca cual saeta*
*la nave encantada,*
*inspira al poeta*
*la máquina alada.*

*Un latido suave*
*...expresa emoción,*
*corazón de ave*
*gobierna el timón.*

*En el aire el hombre*
*encuentra razones,*
*sustenta existencia,*
*...libera pasiones.*

*Con otras palomas*
*se une en bandada,*
*cubriendo el espacio*
*en marcha alineada.*

*Ya no hay sin sabores*
*ni silencios vanos,*
*comparten destinos*
*y así son hermanos.*

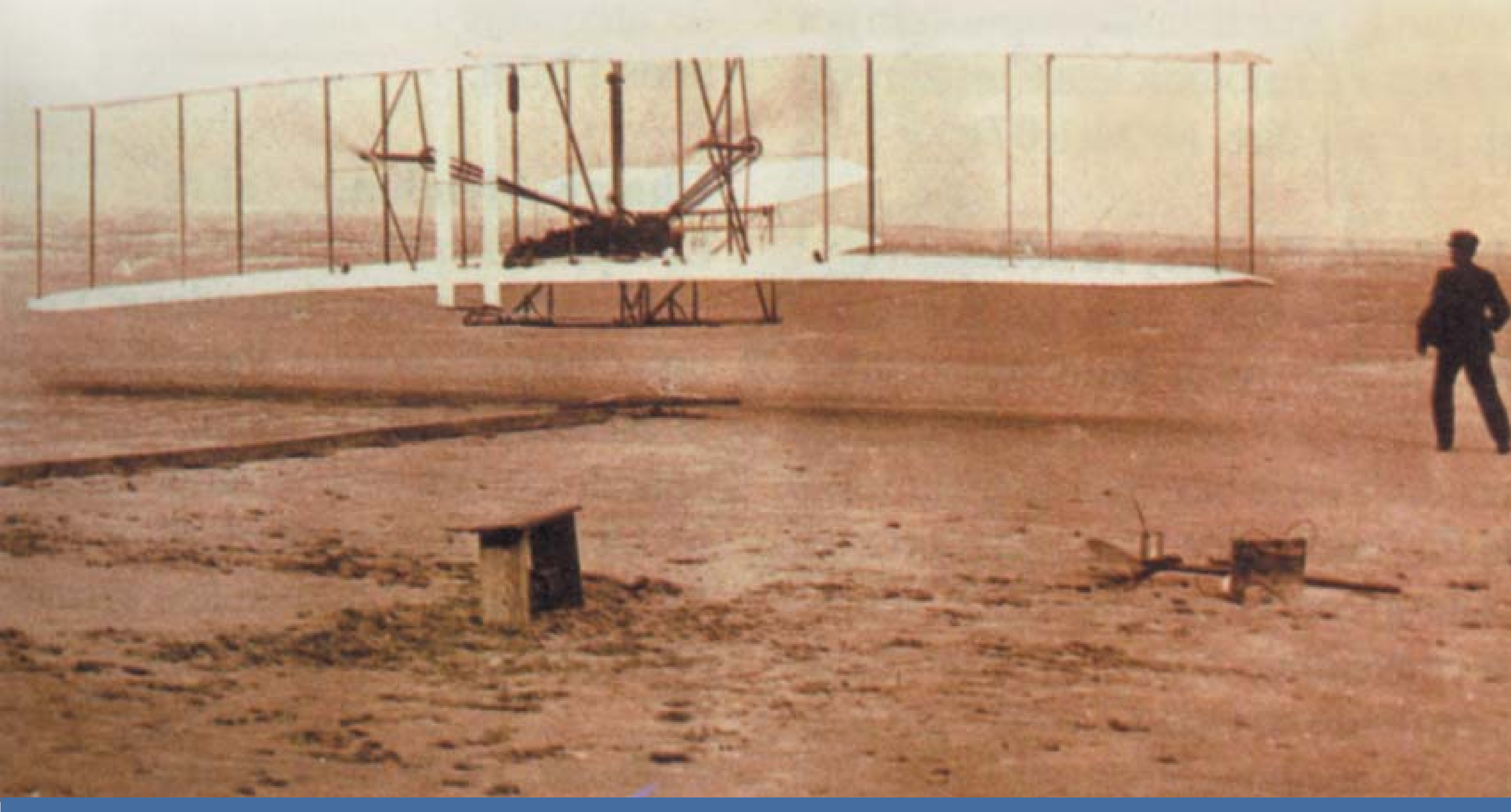
*Crece el amor*
*al vuelo,...al volar,*
*¡remota cometa*
*para encantar!*

*Despegó avión*
*vuelve golondrina*
*florecen los sueños...*
*la pasión germina.*

**Dr. Carlos Heuguerot.**



# “El centenario de la conquista del aire y el pionerismo aeronáutico en el Uruguay”



Por Cap. (Av.) Alvaro M. Sosa Farías

(Compendio de exposiciones presentadas por el autor en el país y en el extranjero con motivo de la conmemoración del centenario de la aviación mundial)

## La Aviación y sus cien años

Para la historia de la humanidad hay fechas que trascienden por su contundencia y significado, dejando de lado temas de precisión temporal.

Las discrepancias surgidas de la investigación histórica en la que se disputa la originalidad y primeridad de estos hechos, nos instalarían ante un camino laberíntico de sucesos conexos y relacionados, que muchos de ellos quizás aunque separados en tiempo y espacio, contribuyeron, en definitiva, a promover el desarrollo de esa disciplina que nos ha definido el devenir del siglo XX: la aparición del ingenio aeronáutico conocido como la Aviación a partir de la hazaña del vuelo humano.

El siglo pasado, fue desde sus albores, la cuna de esta manifestación que se proyectó en distintas dimensiones de la actividad humana: la deportiva, la comercial, la militar, etc.

Ya en 1901 Santos Dumont nos sorprendería desde Saint-Cloud en París con la construcción y la comprobación en vuelo de sus aparatos aéreos, luego en 1903 los hermanos Wright, en aquel glorioso 17 de Diciembre de Kitty Hawk en Carolina del Norte, nos darían la excusa perfecta para continuar aún hoy sosteniendo la importancia de esta actividad que ha prendado gran parte de nuestras propias vidas.

Los logros de estos pro-hombres de la aviación estribaban en experiencias anteriores de otros tantos personajes que habían perseguido por siglos dominar el trágico epílogo del mito griego de Ícaro.

Mucho más pronto de lo que muchos de estos impulsores pudieran imaginarse, la atracción por esta novedad ganó multitud de adeptos que como espectadores o como protagonistas decidieron encauzar sus pasos hacia los menesteres de la aviación convirtiéndose todos ellos en los mentores de lo que hoy conocemos como el Espíritu de Vuelo.

## Siglo XX... problemático y febril

En el Uruguay se vivía por aquellos primeros años del siglo pasado, una etapa de conmoción política que había sido heredada de la propia esencia existencial de

nuestro Estado. Los enfrentamientos políticos hacían crecer la tensión social, y oponían a los protagonistas del sistema bipartidista que por ese entonces hegemonizaba las preferencias ciudadanas desde 1836.

En 1904 una fracción del Partido Nacional inicia una revolución armada, integrada en su mayoría por hombres del ámbito rural, contra el gobierno del Partido Colorado, como protesta por el rompimiento de un acuerdo que brindaba una estabilidad frágil y debilitada. El país se ve enfrentado en una Guerra Civil donde nuevamente el fraticidio dejaría heridas profundas en el alma de los orientales y también en su estilo de vida, apenas a setenta años de vida institucional independiente.

Luego de esa instancia bélica, la sociedad en general marcó una clara dirección conciliadora, positivista y progresista, y podemos decir que a partir de allí quedaría definido, prácticamente, el perfil del Estado tal cual hoy le conocemos.



**Los Hermanos Wright**

Sólo con ese afán de superación se puede intentar explicar que, apenas a una década de las primeras experiencias aéreas en Europa y Estados Unidos de Norte América, en la República Oriental del Uruguay se estuviese consolidando la aeronáutica como parte esencial de la vida de la Nación.

Ello fue posible gracias a las primeras demostraciones de los aeronautas extranjeros que en sus tours artísticas pasaban por nuestras tierras demostrando sus habilidades en el aire a cambio del aplauso, la fama y algo de dinero. Más semejantes a rutinas circenses protagonizadas por trotamundos y aventureros, que a experiencias resultantes de la investigación científica y de la práctica profesional, los primeros actos de la aviación siempre estaban rodeados de un público presto a divertirse con el enfrentamiento de un hombre con un ambiente ajeno al dominio humano: el aire.

Cual si se tratase de verdaderas corridas de toros, los héroes arriesgaban la vida frente a la multitud para superar en valor a lo que el resto de los simples mortales jamás se atreverían a provocar.

En el Montevideo aldeano de los primeros años de 1900 ya habían calado hondo las presentaciones de los globos aerostáticos y algunos de ellos cobraron relevante notoriedad.

Es muy interesante destacar la estrecha vinculación que la nueva actividad va a tener con los medios de prensa y el periodismo, siendo ellos los que publicitarán y divulgarán las novedades sobre el tema, intentando ganar nuevos fieles a esta cofradía del aire. Sabedores de la importancia que significaba el conquistar para la causa al grueso de la opinión pública, siempre notaremos, como una constante, la relación entre la aeronáutica y la difusión de sus actividades.

La impronta aviatoria de la ciudad de Buenos Aires encabezada por personajes como el Ing. Jorge Newbery, su hermano Eduardo o sus amigos, como Aarón de Anchorena, repercute inmediatamente en la orilla oriental del Plata, y muy pronto entusiastas compatriotas estudiarían, diseñarían, construirían y probarían las invenciones más pesadas que el aire para demostrar su capacidad de vuelo.

## 1913, el año de la Aviación Militar

La ebullición de sucesos que se superaban constantemente unos a otros, catalizaron la gestación de la Aviación Militar en el Uruguay hace ya noventa años.

Surge entonces la personalidad de Marcel Paillete quien en Diciembre de 1912 se contactará con las autoridades del Ministerio de Guerra y Marina por iniciativa del Poder Ejecutivo, solicitándole el gobierno que elevara un proyecto y las condiciones requeridas para formalizar la escuela de pilotos militares en nuestro país, luego de haber recogido su experiencia en la Escuela Militar de Aviación de El Palomar de la ciudad de Buenos Aires.

Se llega así a la consolidación de un contrato entre el Estado y el piloto francés, en el que éste ofrecía sus servicios durante tres meses.

Paillette presenció a su llegada al Uruguay el aluvión de organizaciones integradas por intelectuales, políticos, militares y personajes notables que colaboraron con este estallido aeronáutico el que pautó la inequívoca génesis de la Aviación en nuestro país, desembocando en la fundación

de la Escuela de Aviación Militar el 17 de Marzo de 1913 en el campo de Los Cerrillos, hace justamente noventa años.

De esa forma se da vida a la Aviación Militar en el Uruguay, efemérides que la actual Fuerza Aérea Uruguaya recoge para celebrar como aniversario oficial, pese a que como tal es designada por Ley recién en 1953, alcanzando el próximo 4 de Diciembre el cincuentenario de estructuración organizacional moderna e independiente, en pie de igualdad con el Ejército y la Armada.

La Escuela de pilotos militares contó con mínimas instalaciones tales como un galpón que funcionaba como hangar, se adquirieron un biplano Farman y un Bleriot, ambos con motor Gnôme de 50 HP y el curso fue dictado a diez alumnos provenientes de las filas de oficiales del Ejército Nacional.

Pero el tiempo y el dinero siempre, tan escasos, no permitieron que la instrucción lograra hacer salir solo a ninguno de los Oficiales que componían el grupo de alumnos de aquella Escuela. Algunos sucesos habían atentado contra la planificación original de los objetivos. En tanto el Estado no podía sumar más gastos a su administración y desechó la posibilidad de renovar el contrato con Paillete, llegando a su término. La aviación Militar había nacido, y como presagio de un futuro no menos dificultoso, más temprano que tarde tuvo que afrontar problemas que instalaron el dilema de su propia existencia y supervivencia.

Esta iniciativa frustrada, anidará –sin embargo- la virtud de incorporar en los uruguayos la conciencia aeronáutica nacional y por ende la construcción de los caminos que aportaran para su instalación y desarrollo en el seno de nuestra sociedad.

Las distintas circunstancias derivarán en que los hermanos americanos sean siempre los primeros en apoyar el fervor local, y fueron argentinos, paraguayos y chilenos los aviadores que apadrinaron los denodados esfuerzos de las asociaciones aeronáuticas que la fomentaban.

Aquellos jóvenes oficiales insistentes tuvieron la recompensa a su iniciativa y el 25 de Junio de 1915 por un Decreto del poder Ejecutivo se comisionan a los Tte. 1º Juan Manuel Boiso Lanza y Adhémar Sáenz Lacueva a Chile y al Tte. 2º Cesáreo L. Berisso y al Alf. Esteban Cristi a Argentina para que se incorporen a los cursos en las Escuelas de Aviación Militar de ambos países a fin de obtener sus respectivos brevets en ese año.

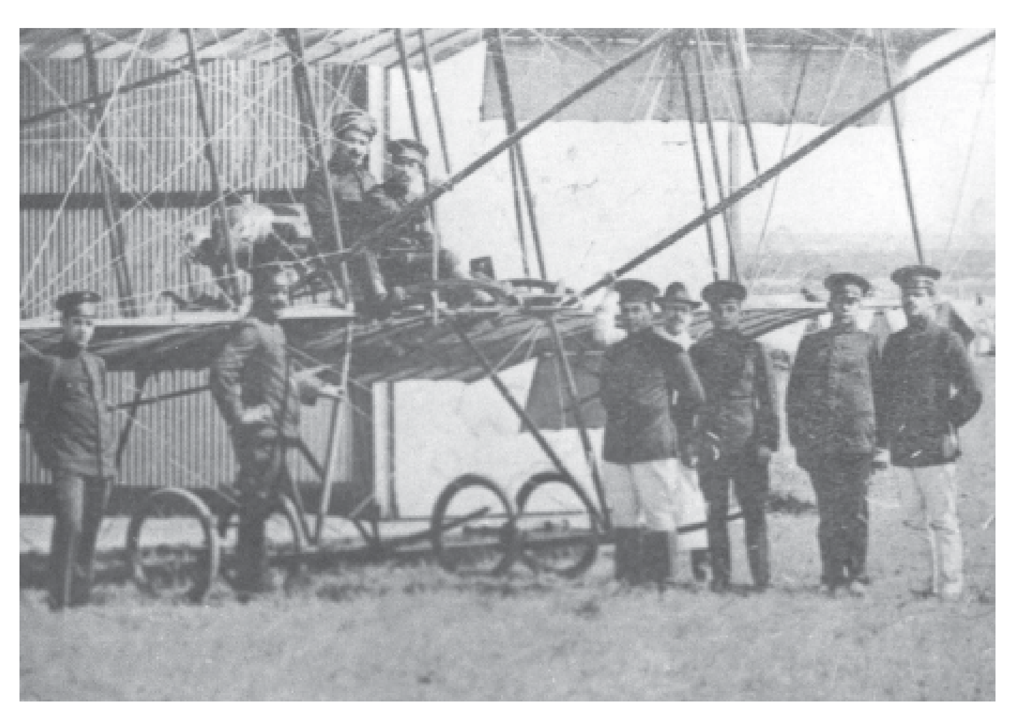
Luego a Boiso Lanza le cupo la honra de ser designado en 1916 como primer Director de la Escuela Militar de Aviación fundada el 20 de Noviembre de ese año en nuestro país aunque, lamentablemente, el 10 de agosto de 1918 se convierte en el Primer Martir de la Aviación Militar Nacional. En tanto que Berisso se constituyó en el artífice de la proyección organizacional de la aeronáutica y en el protagonista de grandes hazañas de la aviación rioplatense.

## Los pioneros de la aviación civil

Así también, la aviación sedujo el espíritu inquieto de muchos jóvenes de la sociedad uruguaya, entre ellos nombraremos a algunos pioneros de la aviación civil nacional, Mario García Cames, Ángel Salvador Adami, Ricardo Detomasi y Francisco Bonilla, quienes se trasladaron a la ciudad de Buenos Aires para obtener sus brevets.

Adami y Detomasi si bien iniciaron su instrucción en Villa Lugano, completaron luego su curso en San Fernando con Marcel Paillete a quien hemos descripto anteriormente.

Adami cumplió una labor fundamental en la consagración de la actividad aeronáutica en el medio social uruguayo siendo por casi medio siglo el permanente como el pujante impulsor de todos los emprendimientos y los hechos aeronáuticos del país. Entre otras actividades instaló campos de aviación, dictó instrucción de vuelo, fundó el Centro Nacional de Aviación, entidad que hoy se continúa en la organización del Aero Club del Uruguay, gerenció la filial de la Compagnie Generale Aeropostale (empresa antecesora de la actual Air France), y fue protagonista y testigo de la "movida" aeronáutica de la



**Grupo de Oficiales en el Aeródromo Los Cerrillos**

época. Desde 1905 y hasta su muerte en 1944 su vida giró en torno de la aviación.

Otro de los pioneros civiles, Ricardo Detomasi, se perfilaba como un excelentísimo piloto que, en forma precoz había adquirido la aptitud de un verdadero as del aire. En Buenos Aires apenas obtenido el brevet de piloto, pasó a dar instrucción, y en muy poco tiempo llegó a ser director de la Escuela de Aviación de San Fernando, allí instruye a una alumna que marcará pionerismo en la aviación femenina, la Sra. Amalia Figueredo.



**Ricardo Detomasi**

A su regreso a Montevideo, con menos de 24 años se convirtió en el primer mártir de la aviación civil uruguaya cuando en plena demostración acrobática en los aledaños de la ciudad de San José, el 20 de Junio de 1915, se pliega un plano del Bleriot que pilotaba.

El tercer pionero civil al que haremos referencia, Don Francisco Bonilla efectuó toda su instrucción en Villa Lugano con el pionero aviador y constructor Paul Castaibert, quien luego se radicaría en nuestro país a partir de 1916 donde fundó el servicio de talleres de la Aeronáutica Militar en el legendario Aeródromo de Camino Mendoza, actual sede del Comando General de la Fuerza Aérea.

Cabe recordar que cuando Francisco Bonilla se presenta en Buenos Aires en Octubre de 1913 para cumplir su curso de vuelo, ya había diseñado, construido y probado por lo menos dos de una serie de tres aviones denominados Uruguay I, II y III, que pergenió desde los comienzos de 1911 y por dos años consecutivos. Bonilla, que era un autodidacta en esos menesteres llegará a desempeñarse con tal destaque en Villa Lugano, que Castaibert le cederá un hangar para que se dedique en exclusiva a la construcción del Uruguay IV, y allí permanecerá aún después de haber obtenido su brevet el día 7 de mayo de 1914, pues Paul Castaibert lo designa para que se desempeñe junto a él como instructor, tarea que efectúa hasta tener pronto el nuevo avión.

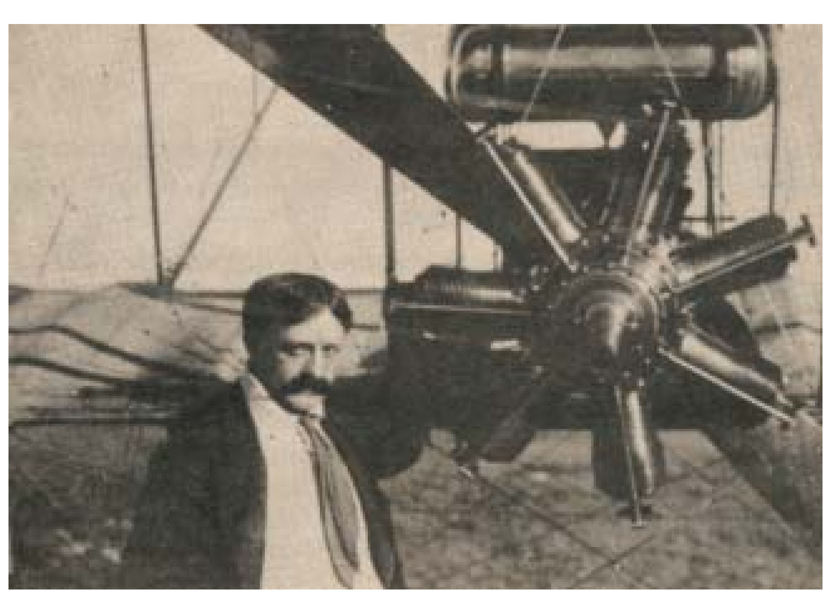
Para señalar la pintoresca personalidad de Bonilla recordaremos dos anécdotas muy ilustrativas de su espíritu hazañoso.

La primera refiere a como terminó sus días el Uruguay IV hacia fines de 1915 al ser incendiado por su propio creador en la ciudad de Porto Alegre durante una gira de demostraciones, como parte de una apuesta con un grupo de personas que pusieron en tela de juicio su condición de constructor del aparato.

Sólo le sacó el motor y las ruedas, el resto del avión ardió en llamas y, para asombro de todos, a los pocos días nacía el Uruguay V en pleno Brasil. Demás está decir que don Francisco terminó embolsándose el dinero de la apuesta.

La otra anécdota es que este pionero guardaba el avión en el garage de su casa, para lo cual utilizaba el recorrido de la calle Miguelete, en plena capital como pista de aterrizaje.

Aunque fue un piloto destacadísimo en aquellos años, su carrera de aviador concluyó inexplicablemente en 1916 aunque tuvo hasta 1967 mucho tiempo para rememorar sus hazañas.



**Adami y la atracción del vuelo**

Estos son algunos de los hechos y los protagonistas que definieron el impulso aeronáutico en nuestro país hermanados en el origen mismo de ese génesis de la aviación. Desde entonces el hombre ha superado constantemente sus marcas en pos de la vieja consigna de: “más alto, más rápido y más lejos”.

Ésta ha sido la historia que nos deparó la quimera de volar. Un sueño que -con un pequeño salto- hace cien años, comenzó el despertar de la maravillosa realidad de la conquista del aire.

# Instrucción Básica Individual de Combate

El curso de Instrucción Básica Individual ha sido impartido por primera vez a los Cadetes y Aspirantes en la Escuela Militar de Aeronáutica en el año 2003. La materia fue dictada por el Tte.1º (S.T.) Andrés González quien junto a personal del Comando de Operaciones Especiales fueron responsables de trasmitir sus conocimientos y llevarlos a la práctica.

Este curso tiene como finalidad trasmitir nociones básicas de técnicas de operativos militares, que son imprescindibles a lo largo de la vida profesional.

Las clases comenzaron en forma teórica con el fin de establecer las pautas del curso para luego realizar los ejercicios correspondientes.

Afortunadamente para los alumnos las clases contaron con herramientas y elementos que hacían a las mismas más interactivas y dinámicas, motivando con ello la atención y el aprendizaje.

En principio se nos enseñó, como realizar dispositivos de seguridad en bases militares, para lo cual se nos instruyó en las distintas formas de comunicación por radio, señas, etc; empleando un lenguaje técnico que permitiría trasmitir información en forma concisa y segura.

Cabe destacar lo aprendido en relación a reconocimientos de vehículos y patrullaje en los mismos, movimientos y desplazamientos tácticos sobre el terreno (acometidas, cuerpo a tierra, arrastramiento bajo, arrastramiento alto, giros etc...), arreglo de equipo tanto como para maniobras o campañas, trincheras, pozos fusileros y camuflaje entre otros.

Esta instrucción apunta a formar criterios en materia de seguridad sino que pretende instruir a futuros Oficiales en ciertos procedimientos y tareas llevadas a cabo por la Fuerza Aérea Uruguaya.

**Cad. 1º José Martirena**
**Cad. 1º Alejandro Vignoli**



Cadete camuflado en el terreno.



Patrullaje de Seguridad en Vehículo.

# El Taj Mahal del Aire
## El último vuelo del Concorde

En el año 1956 Inglaterra estableció el STAC (Comité para el avión de transporte supersónico), el cual perseguía la construcción de una aeronave supersónica de uso comercial(SST) .
En 1959 fueron recomendados 2 tipos de SST , el primero se trataba de un avión pequeño de Mach 1,2 con capacidad para 100 pasajeros y un alcance de 1500 NM, dotado de un ala de flecha doble, similar a una "m" en planta, la cual no producía estampido sónico.
El segundo SST era una aeronave de ala en "Delta" sin estabilizadores horizontales, capaz de transportar 150 pasajeros a una media de 1100 Nudos y un alcance de 3200 Millas Náuticas, aunque produciría estampido sónico; pese a esto, fue la opción elegida dada la eficiencia de sus motores.
A la par Sud y Dassault en Francia también formaban parte de la carrera por el desarrollo de un SST, aunque su modelo estaba enfocado más para las distancias europeas que para las atlánticas. Finalmente Gran Bretaña y Francia decidieron unir esfuerzos en uno de los mayores retos del transporte aéreo, firmándose un acuerdo el 29 de noviembre de 1962, bajo el nombre Concorde.
Los socios iniciales eran Bac y Sud Aviation, posteriormente British Aerospace (Bae) y Aérospatiale respectivamente.
El prototipo Nº 001 del Concorde voló el 2 de marzo de 1969 en Toulouse al mando de André Turcat, seguido del prototipo 002, el 9 de abril en Bristol al mando de Brian Trubshawe.
El avión dotado de cuatro motores Rolls-Royce Snecma Olympus con post-combustión y un empuje unitario de 18144 kg; lo que le permitiría un peso máximo de despegue (MTOW) de 185.069 kg contra los iniciales 118.843 kg, transportaría cien pasajeros a una velocidad crucero de Mach 2 recorriendo distancias de 3600 NM. El fuselaje fue alargado de 56,15 m a 62,19 m y poseía un ala en delta con un alargamiento de 1,83, y cada semiala dotada de cuatro elevones que actúan en conjunto para el control de cabeceo, o en forma diferencial para el alabeo.
Una característica del avión es que a velocidades supersónicas el fuselaje se calienta, pudiendo llegar la temperatura a los 127 ºC en la nariz. La elevada temperatura produce una dilatación en el fuselaje de 40 hasta 60 cm, como ejemplo de ello, el ingeniero de vuelo durante el crucero puede colocar su mano entre su tablero y el mamparo de la cabina, distancia que con el fuselaje a temperaturas normales no existe.
El avión fue el primero en adoptar el sistema de vuelo por ordenador Fly-by-Wire, éste además de los controles de vuelo controla la apertura de las portillas que se encuentran en el difusor de admisión, los cuales desaceleran el aire a velocidad supersónica que es admitido al motor, haciendo posible que éste pueda ser utilizado. La utilización de estas rampas produce que ante la falla de un motor, el ala del motor inoperativo ascienda, al contrario de los demás multimotores. Esto se da porque el motor debe evacuar todo el aire que entra al motor, abriendo una compuerta que se encuentra debajo del carenado del motor.
Otra novedad del avión es el centrado de combustible; al acelerar a velocidad supersónica el centro de gravedad (CG) de desplaza al frente del avión, para contrarrestar el desplazamiento sin crear una resistencia externa generada por los controles aerodinámicos, la aeronave posee bombas que mueven unos 7.600 lts de combustible desde el frente del avión a la cola. Al desacelerar a velocidad subsónica el combustible es bombeado nuevamente hacia la nariz.
La característica más notoria del Concorde tal vez sea su nariz puntiaguda, la cual si se mantuviera fija, ofrecería una visión nula durante los decolajes y aterrizajes, para hacer posible que los pilotos vean durante estos; la nariz cuenta con elevadores hidráulicos que la mueven. A la vez el avión cuenta con un parabrisas rebatible que es utilizado con la nariz arriba a velocidades superiores a 250 KTS ofreciendo una forma aerodinámica más limpia, por debajo de 10000 FT y 250 KTS la proa desciende hasta 5º (posición utilizada durante el despegue) ó 12,5º para la aproximación final, ya que el avión adopta una actitud de unos 13º nariz arriba du-


**Cabina del Concorde**

rante el aterrizaje.

El Concorde cubría normalmente las frecuencias entre Londres - Nueva York y París - Nueva York: un vuelo normal insume más de seis horas de vuelo, contra las tres del Concorde, aunque la pérdida de un motor implica que el avión no puede alcanzar velocidad supersónica, debiendo descender, reduciéndose el alcance en una cuarta parte.

Un vuelo supersónico de este tipo no es nada fácil y los procedimientos de un Concorde son más complejos y numerosos que en un avión comercial común, por lo que éste opera con una tripulación de tres hombres: piloto, copiloto e ingeniero de vuelo; este último es quien lleva la responsabilidad de mantener el centrado del avión y administrar los diferentes sistemas del mismo.

Entre todos los procedimientos que debe aplicar la tripulación están los de moderación de ruido, ya que el Concorde es un avión "muy ruidoso" comparado con aviones comerciales actuales equipados con motores turbo fan mucho más silenciosos, además que este no puede volar a velocidades supersónicas sobre tierra, debiendo hacerlo únicamente sobre el mar. Toda esta tecnología y el status que implica volar en el único avión supersónico de pasajeros, cruzando el océano Atlántico en menos de cuatro horas, se ve reflejado en el precio del pasaje, el cual es similar a la tarifa de un pasaje en primera clase más un 25%, valor agregado por la jerarquía de volar en un Concorde, todo esto por un valor que asciende a los 4000 dólares.

El precio del pasaje refleja los enormes costos de mantenimiento, lo que ha sido el centro de la discusión desde los inicios del avión; para dar un ejemplo de ello: para que el proyecto fuera viable económicamente debían venderse unos doscientos aparatos, aunque solo se construyeron veinte aviones, pudiendo suponer que ambos países, Francia e Inglaterra, construyeron el avión a pesar de su inviabilidad económica por el mero hecho de tener el prestigio de construir el primer avión supersónico de línea aérea.

El 25 de julio de 2000, el Concorde vuelo AF4590 de Air France con destino a Nueva York se precipitó a tierra dos minutos después de haber decolado, muriendo las ciento nueve personas a bordo y cinco personas que se alojaban en el hotel sobre el cual cayó el avión.

El accidente del Concorde heló al mundo de la aviación, rompiendo una impresionante marca de seguridad en sus veinticuatro años de servicio.

El accidente se produjo cuando un DC-10 que había decolado anteriormente perdió una pieza metálica, la cual impactó en el tren principal izquierdo del Concorde durante su despegue; los fragmentos de neumático que explotaron perforaron el tanque de combustible del ala izquierda, comenzando un incendio al tomar contacto los gases de escape con el
combustible derramado. Sumado a esto, los motores 1 y 2 ingirieron fragmentos de neumáticos con la consiguiente pérdida de potencia. Pese a los esfuerzos de los pilotos el avión se estrelló a 2 km de la pista, sellando lo que sería el destino del único avión de transporte supersónico.

Aunque el accidente no se debía a fallas de diseño, la tragedia del Concorde sumado a los elevados costos de operación llevaron a que los directivos de Air France y British Airways tomaran la decisión de sacarlo de servicio.

El último vuelo del Concorde perteneciente a Air France fue el 15 de junio de 2003, arribando al aeropuerto Charles de Gaulle a las 9:45 horas.

Por su parte la British Airways realizará su último vuelo el día 15 de Octubre.

Sin duda que el Concorde marcó una época en la historia de la aviación, y a pesar de los muchos avances tecnológicos en la aeronáutica, ningún avión ha sido capaz de suplantar el lugar de éste, por lo que a partir de la fecha en que el último surque los cielos, quedará un vacío difícil de llenar, y la nostalgia de los amantes de la aviación quienes echarán de menos ver las elegantes líneas del Concorde surcar a través de los cielos.

**Cad.2º Eduardo Lepere**



**Concorde decolando**



**La tripulación saluda al finalizar el último vuelo.**

# El Focke Wulf FW-190 "Würger"

El 6 de Septiembre de 1941, un escuadrón de Spitfires que sobrevolaba Gravelines en la costa belga es sorprendido, siendo derribados tres de sus aparatos. Los pilotos de la RAF desconcertados no sabían que eran las primeras víctimas del nuevo caza de la Luftwaffe; el FW-190. Doce días más tarde, un nuevo encuentro alimentó los rumores sobre un nuevo caza; aunque inicialmente se creyó que el avión alemán era un Curtiss Hawker 75 pintado con insignias alemanas.

En la primavera de 1938 el Ministerio del Aire Nazi, invitó, entre otros, a la compañía Focke Wulf para el diseño de un nuevo caza, el cual supliera las deficiencias del entonces erróneamente considerado invencible "Me 109", avión que para la fecha ya contaba con más de 11 años en servicio.

La compañía no tenía trabajos de importancia para la Luftwaffe, hecho que volcó la balanza a favor de Focke Wulf. El programa de diseño; a cargo del ingeniero en jefe de diseño Kurt Tank; contemplaba el uso de un motor radial, hecho que no fue muy bien visto, ya que la tecnología de motores radiales era utilizada en bombarderos principalmente, ya que se suponían no eran muy aerodinámicos para su utilización en cazas. La planta propulsora elegida sería el BMW, principalmente por tres razones; parecían ser menos propensos a recibir daños en combate, desarrollaban mayor potencia que los motores enfriados



por líquido, y finalmente y más importante, el BMW no incidiría en la ya sobrecargada producción del Daimler Benz DB 601 y Jumo 611, fabricados en menor número que las células.

El radial utilizado sería el BMW 139 de 18 cilindros y una potencia de 1550 hp. El 139 era descendiente del Pratt & Whitney Hornet de 1926, vendido a Alemania por EEUU. Para 1938 el motor estuvo listo, y el 1º de Junio de ese año comenzaron las pruebas en el aeródromo civil de Bremen, extendiéndose por un período de dos meses, siendo luego trasladadas a Rechlin.

En Agosto de 1938 la FW recibe la orden de fabricar 3 prototipos. Una de las principales consignas del equipo de diseño fue la de enfatizar la simplicidad en el mantenimiento y facilitar la producción a través de numerosas factorías. Esta idea de producción probó ser muy efectiva a finales de la guerra durante los bombardeos Aliados sobre el Tercer Reich, llegando el FW 190 a ser abastecido por no menos de 24 fábricas, las cuales probaron ser blancos difíciles para los bombarderos estratégicos, asegurando el abastecimiento de aviones y repuestos a la Luftwaffe.

Uno de los rasgos más notorios del 190 era su tren de vía ancha. A diferencia de

su competidor, el 109, las cargas del despegue y aterrizaje, eran soportadas por el ala, pero el avión era más controlable durante los rodajes en pistas poco preparadas. Por otra parte, el 109 recibía las cargas del tren en el fuselaje, y las alas podían ser desmontadas con el avión sostenido en sus propias ruedas.

Un punto a favor frente a su principal competidor; Messcherschmitt, era la amplia cabina cubierta con una carlinga de plexiglás, la cual daba al piloto una excelente visibilidad, principalmente a las “seis”, aunque en los despegues la visual era nula.

El motor era provisto de aire, el cual era admitido en el centro de una enorme ojiva que cubría el radial; en el centro, un cono puntiagudo cubría el cubo de la hélice; una VDM de velocidad constante. Dado que las capuchas de motores radiales eran poco aerodinámicas, por la disposición de los cilindros, ésta en el 190 tenía una abertura muy pequeña para así reducir la resistencia al avance, por lo que el radial era refrigerado por un soplante de diez palas engranado 1:35 la velocidad del cigüeñal. Pero la característica más sobresaliente del motor era que mediante el acelerador se controlaba también, por medios mecánicos, la mezcla y el paso de la hélice.

Dado que el 190 fue diseñado para cargar las armas en las alas, el avión tuvo que ser profundamente rediseñado cuando el Technischen Amt (Departamento técnico del Ministerio de Aire), ordenó que se instalaran también armas en el capó.

Para 1936, los ingenieros de BMW diseñaron un nuevo radial de 14 cilindros, y más de 1600 hp; el BMW 801. Éste al ser instalado en el 190 demandó la ampliación en el tamaño del avión. En Mayo de 1941 el primer prototipo V1 fue terminado, y comenzaron las pruebas de rodaje. Pese a que el soplante no funcionaba adecuadamente; lo que producía que el motor se recalentara con facilidad; se tomó la decisión de efectuar las pruebas de vuelo, el 1º de Junio de 1939 al mando del Jefe de Vuelo de Focke Wulf, Hans Sanders. El FW 190 fue el primer caza totalmente eléctrico, usando esta energía para mover las superficies de control y los servicios como el tren de aterrizaje. El uso de energía eléctrica utilizaba delgados cables en lugar de líneas hidráulicas; estas últimas mucho más expuestas a impactos de proyectiles que los cables.

Para Octubre de 1939se encargaron 40 ejemplares de preserie (FW190 A-0).

El aumento de peso demandó la instalación de un ala de mayor envergadura y mayores estabilizadores. Dichos cambios fueron resueltos cuando el V5 se estrelló en un vuelo de prueba a causa del escaso gobierno del avión durante un despegue. A pesar de los esfuerzos del equipo de diseño; algunos aspectos desfavorables del avión no pudieron ser mejorados, como la baja visibilidad durante el carreteo, la alta velocidad de aterrizaje, escaso control lateral a alta velocidad y el radio de giro limitado por la carga alar.

Si algún rasgo de este aparato debiéramos citar, éste sería que el FW 190 fue el avión que utilizó la más variada gama de armas que cualquier otro caza de la Segunda Guerra Mundial, a la vez que concentraba una gran potencia de fuego.

El mejoramiento del Spitfire MK IX, caza de alta cota, produjo significativos cambios en el 190 para así hacerlo competitivo contra este último a más de 20000 ft. Con tal motivo, la BMW desarrolló una variedad de motores, dotados ya fuera con compresores o unidades de óxido nitroso (GM1).

Para 1942 FW planeó la producción de 3 familias de 190 de gran altitud, el 190 B equipado con el motor original y con la unidad GM 1 o un compresor, además de una cabina presurizada. Las otras dos versiones fueron el 190 C con motor DB 603 y mismos accesorios, y el 190 D con motor Jumo 213. El aumento que supuso la unidad de sobrepotencia y el corto tiempo de utilización de la máxima potencia, derivaron en el abandono del motor BMW, siendo sustituido por el DB 603 A-0.

El Daimler Benz y el Jumo eran motores en “ V” invertida de 12 cilindros refrigerados por líquido. Para no agregar radiadores bajo el ala por vulnerabilidad durante los combates, se optó por instalar un radiador anular en la parte frontal del motor, a la vez que el avión conservaba sus líneas básicas.

A causa del alargamiento, producido por la remotorización del avión, la cabina y otros accesorios fueron desplazados hacia la cola, manteniendo el CG y solucionando uno de los problemas originales; el excesivo calor en cabina.

El V 13 se trasladó en el verano de 1942 a Hanover uniéndose a los V 16 y V 18, donde alcanzó los 390 kts a 3900 ft.

Para octubre volaron más prototipos, el V 18 prototipo del 190 C, con cabina presurizada y un compresor que se proyectaba por debajo del fuselaje, accionado por los gases de escape, y una hélice cuatripala. Este diseño voló a finales del 42´, bajo el seudónimo Kanguruh (canguro).



A finales de 1943 los problemas con las unidades turbocomprimidas, hicieron que se instalara el Jumo 213A en los 190 de serie.
En invierno del 43-44, las series A-7 fueron remotorizadas con éste último y la unidad MW 50 de alcohol metílico y agua, y cañones más potentes. Todas estas modificaciones derivaron en el FW 190 D9, entrando en producción en junio de 1944, siendo destinados en Setiembre de 1944 con el III / JG 34 en Orlenburg. Estos últimos 190 se conocieron como los famosos "nariz larga", o como lo llamaron sus tripulaciones "langnasen Dora" (Dora la nariguda).
La modificación final del D9 fue el Ta 152 H, caza de altitud, con mayor capacidad de combustible motor turbinado y con la unidad MW 50. Además fue agregado un cañón MK 108 de 30 mm el cual disparaba a través del buje de la hélice y dos MG 151 en las raíces alares. El último de los "H" implementó el nuevo cañón rotativo MG 213 base de los actuales rotativos Aden y Defa. El Ta 152 superaba los 380 kts a 41000 ft; estas impresionantes capacidades fueron demostradas, cuando los B17 Aliados regresaban de sus incursiones de bombardeo, con las cicatrices infundadas por los letales "Narices Larga", en un intento desesperado por parte de la Luftwaffe de frenar las oleadas de bombarderos sobre el Tercer Reich.

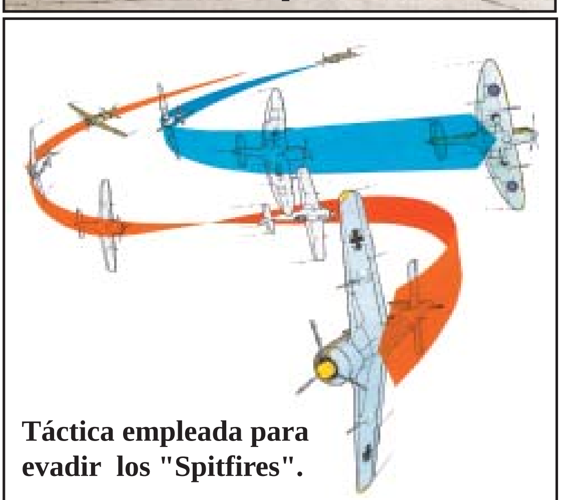
La prueba final para el modelo 190 fue cuando estos fueron enviados al Frente del Este. Bajo las difíciles condiciones climatológicas del invierno ruso, el 190 demostró sus capacidades, a pesar de las dificultades de mantenimiento y abastecimiento, operando a temperaturas de 20 grados bajo cero.
La principal tarea era la de intercepción de carros blindados, para ello los modelos 190 F utilizaban cañones, cohetes "Panzerblitz" de 56 mm y bombas de 500 y 1000 kg. Para esta época el destino de Alemania había sido sellado, y los problemas de abastecimiento hacían difíciles las operaciones aéreas, con suerte la Luftwaffe podía conformarse con poner en vuelo 250 aviones, para atacar unos 12000 carros escoltados por 15000 aviones Aliados. Pese a ello Los pilotos desarrollaron buenas tácticas de ataque al suelo, principalmente en Roten (parejas), a pesar que el 190 no era un cazabombardero. Lo difícil del entorno y de las operaciones hacía que la probabilidad de tener una misión con éxito o incluso de regresar vivos fuera poca.

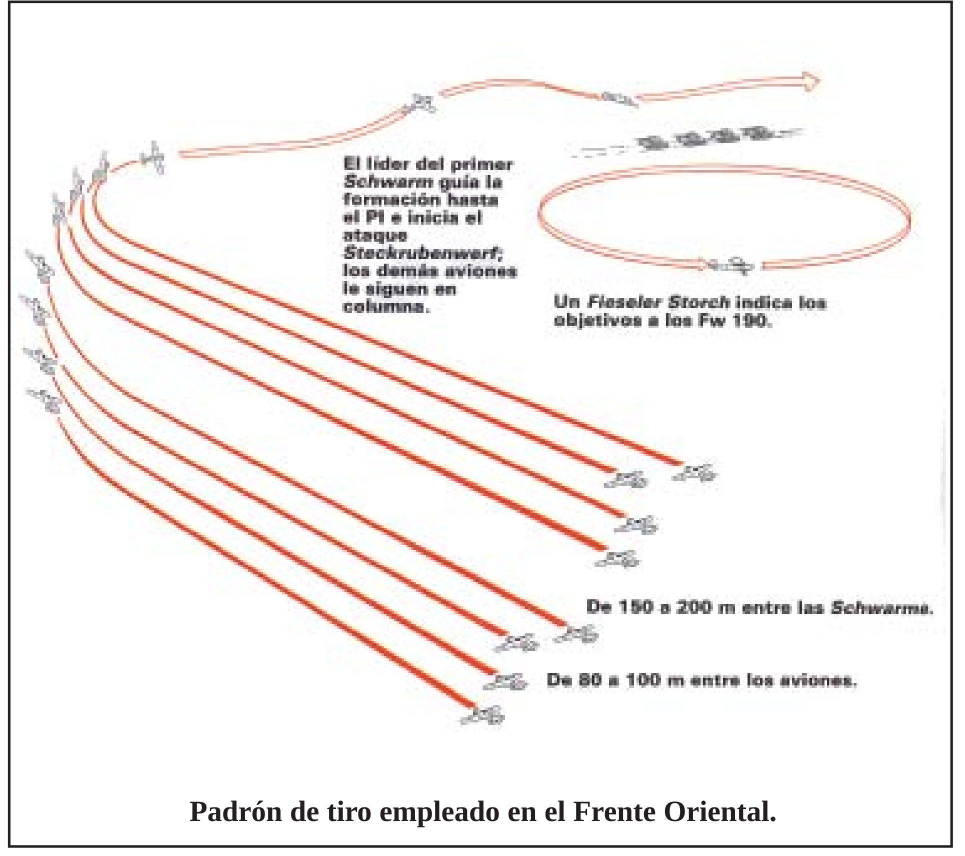
Durante su evolución, el 190 mostró ser una formidable máquina de combate, siendo pionero en muchos aspectos tecnológicos; su diseño y performances demostraron que era un excelente oponente, siendo elogiado por aquellos que compartieron los cielos con él, y aún más imponiéndose pese a la poco popular tecnología de los motores radiales.

**Cad. 2º Eduardo Lepere**

*Bibliografía extraída de:*
*El Mundo de la Aviación*
*Alas de Luftwaffe*


**Prototipo V1**


**Táctica empleada para evadir los "Spitfires".**



**Padrón de tiro empleado en el Frente Oriental.**

# Surcando los Cielos Uruguayos:

## PLUNA incorpora un B 767-300

En el mes de agosto tuvimos la oportunidad de visitar el último avión incorporado a la flota de la compañía de bandera uruguaya, PLUNA S.A., por medio de la Jefatura de Pilotos y a través de su jefe, Comandante Gerardo Leiva, quien muy amablemente nos recibió y compartió sus opiniones y experiencias de vuelo con nosotros.

Actualmente este avión cubre las frecuencias de vuelo a Madrid, previa escala en Río de Janeiro aunque también es utilizado para realizar vuelos a la ciudad de Santiago de Chile, San Pablo y Punta del Este.

Los destinos al viejo continente eran anteriormente cubiertos con el Boeing 707, posteriormente el DC-10, hasta el año 2001 donde se incorporó a la familia un Boeing 767-200, y finalmente el B 767-300 ER, el cual realizó su vuelo inaugural el 6 de diciembre de 2002.

La compañía cuenta con una flota de un B 767-300, tres B 737-200 ADV y un 737-300.

El primero mencionado es en la actualidad, el avión de pasajeros con el equipamiento más moderno con el que cuenta nuestro país.

La adquisición de este bimotor trajo aparejado una actualización en lo referente a normas y reglamentaciones de vuelo.

Dichas reglamentaciones son, entre otras, las concernientes al concepto ETOPS (Engine Twin Operations), referentes a los vuelos de largo alcance efectuados en aviones bimotores.

Ésta reglamentación, la FAA 120-42-A, establece que un avión bimotor no podrá alejarse de un aeropuerto adecuado más de 120 minutos a velocidad normal monomotor. Antiguamente el tiempo de vuelo permitido era de 60 minutos. En el caso de PLUNA, al realizar el cruce atlántico, la tripulación, ante una situación en la que el avión deba dirigirse a un alternado, cuenta con dos: uno al norte y otro al sur de la ruta: los mas usados son: Natal y otro en la Isla de Sal.

Los tres requisitos para poder realizar una operación ETOPS son: tener un avión autorizado, que la compañía que lo opera esté autorizada por la DGIA (Dirección General de Infraestructura Aeronáutica) y cumplir con los controles de mantenimiento ETOPS. Para ello la aeronave está en constante seguimiento durante su vuelo, PLUNA ha elegido para cumplir con este requisito a dos operadores: uno es el control operacional de Varig y otro es Radio Stockolmo quien los pone en comunicación con cualquier oficina de PLUNA en cualquier momento durante el vuelo. En el caso del 767 se realizaron mejoras para satisfacer los requerimientos de un avión adecuado a este tipo de operaciones. Éstas consistieron en la utilización de equipos de refrigeración adicionales para los equipos electrónicos de vuelo, duplicación y mejoras de los sistemas (generadores eléctricos, hidráulicos, etc.), instalación de supresores de fuego de mayor eficacia en las bodegas de carga, y el mejoramiento de la APU, la cual no tiene restricciones de altitud para su uso, y cuenta con la instalación de otra batería específica para su uso que brinda mayor seguridad para su arranque.

Haciendo referencia a los controles de mantenimiento ETOPS, éstos estipulan revisiones mucho más limitantes que las realizadas comúnmente. A modo de ejemplo un B 737 o un DC-10 toleran un consumo normal dado de aceite por etapas, mientras que las reglamentaciones ETOPS establecen que éstos consumos deben ser mucho más reducidos. Otro criterio empleado es el concepto de mantenimiento cruzado, en donde un mismo mecánico no puede realizar controles o reparaciones en ambos motores, evitando con ello la repetición de errores en más de un sistema.

La empresa Boeing, registra con fines estadísticos el porcentaje de “Inflight shutdowns” (apagados de motor en vuelo) de la flota mundial de B-767; de esa manera ejerce un control para mejorar y minimizar los posibles problemas en los motores y también previene a la empresa operadora que disminuya su posibilidad de operar ETOPS, debido a un decaimiento en sus controles de mantenimiento.

La incorporación del 767 a la flota de



PLUNA, debido a la tecnología con la que cuenta tanto en el área de navegación, específicamente, en la exactitud de la misma , como en el control de la potencia de los motores, le supone a ésta un ahorro de combustible del 6% en sus vuelos a Europa, lo cual implica una gran reducción de costos, teniendo en cuenta el número de vuelos realizados mensualmente y que en cada uno de éstos el avión consume aproximadamente 50.000 kgs. de combustible.

Adentrándonos al avión en sí, éste se trata de un bimotor impulsado por dos turbofans General Electric CF6-80C2B6F con un empuje unitario de 62.000 lbs. La aeronave posee una longitud de 180 ft. y una envergadura de 156 ft. El 767 transporta 237 pasajeros a una velocidad crucero de Mach 0.80.



El centro neurálgico del avión es el FMC (Flight Management Computer), éste gestiona la información ingresada por el piloto, a través de un banco de datos que contiene los manuales del avión, cartas de navegación, tres sistemas de piloto automático y el auto throttle.

Las tripulaciones que vuelan este aparato reciben su entrenamiento y habilitación enteramente en nuestro país y por parte de pilotos uruguayos, a diferencia de la instrucción en el modelo anterior; realizándose en el exterior únicamente las sesiones de vuelo en simulador.

Los avances tecnológicos han ido mejorando la calidad y gestión durante el vuelo.

Debido a que el avión es de ultima generación y cuenta con una serie de automatismos que asisten al piloto en todas las fases del vuelo, está estudiado por las empresas constructoras, y es referido en los manuales de vuelo,  la distracción que puede generar esto, lo que comúnmente se denomina “complacencia del automatismo”. La solución a dicho problema es no caer en esa complacencia y mantener un control efectivo durante todo el vuelo.

PLUNA de acuerdo a la reglamentación vigente en lo que se refiere a la cantidad de horas de vuelo máximas, utiliza una tripulación reforzada o sea 4 pilotos, pudiendo de esta manera poder descansar en los medios específicos con los que cuenta el avión abordo (cuchetas).

Los vuelos a Madrid anteriormente mencionados insumen aproximadamente unas 12 hs. de vuelo: 2:30 hs. desde Montevideo a Río de Janeiro y 9:30 hs. a Madrid; cubriendo una distancia total de 6182 NM.

La aeronave es capaz de decolar con un MTOW (peso máximo de despegue) de 185.000 kgs. lo cual hace necesario más de 2000 mts. de pista para un despegue en condiciones standard.

El cruce del Océano Atlántico puede ser realizado por cuatro rutas diferentes, siendo seleccionada una de éstas de acuerdo a cuan congestionado esté el espacio aéreo, esto a su vez determina los niveles de vuelo (FL) utilizados durante el cruce. El consumo de combustible durante el vuelo hace que el ascenso de la aeronave se realice en forma escalonada, oscilando entre FL 290 y FL 360, debiéndose mantener durante el cruce atlántico una velocidad crucero constante debido a las reglamentaciones internacionales que así lo disponen, ya que en esa etapa del vuelo no existe control de tráfico aéreo.

El Consejo Editor de Revista Alas agradece la invalorable colaboración de PLUNA a través del Jefe de Pilotos, Cdte. Gerardo Leiva, en la confección del presente artículo.

**Cad. 2º Eduardo Lepere**
**Cad. 2º Lucía Varela**



**Los autores junto al Jefe de Pilotos, Cmte. Gerardo Leiva**



# Cuerpo de Alumnos

***Jefe del Cuerpo de Alumnos:*** **May.(Av.) Alejandro Arocena**
***Jefe del Curso Profesional:*** **Cap.(Av.) Ruben Aquines**
***Jefe del Curso Preparatorio:*** **Cap.(Av.) Álvaro Sosa**
***Jefe de Educación Física:*** **Tte.1º(Av.) Ramón Román**
***Cdte. 1º Sección Cso. Prof.:*** **Tte.2º(Av.) Miguel Olivera**
***Cdte. 1º Sección Cso. Prep.:*** **Tte.2º(Av.) Gerardo Cena**
***Cdte. 2º Sección Cso. Prof.:*** **Tte.2º(Av.) Andrés Avellanal**

El día 11 de marzo pasado, con la presencia de la totalidad de los Cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica, el Señor Sub-Director, Tte. Cnel. (Av.) Arturo Silva, y Señores Oficiales del Instituto formados en la Plaza de Armas, se realizó el relevo del Señor Jefe de Cuerpo de Alumnos.

En dicha ceremonia el Mayor (Av.) José Roldán , quien había ocupado el cargo durante el año 2002, fue relevado por el May. (Av.) Alejandro Arocena.

Luego de efectuado el relevo, el Cuerpo de Alumnos continuó con su actividad normal despidiendo con afecto a su antiguo Jefe de Cuerpo y recibiendo de la misma manera a quién lo sucedería.

Asimismo, el 26 de marzo,"Día de la creación del Cuerpo de Alumnos", luego de todas las tradicionales competencias Intertandas, se procedió al acostumbrado "Almuerzo de Camaradería", contando éste con la presencia de todos los Señores Oficiales de la Escuela, y de aquellos que habían cumplido servicios en el Cuerpo de Alumnos; entre los cuales se encontraba su antiguo Jefe. A estos últimos les fue entregado un presente testimonial por los Servicios prestados, y fueron despedidos con un fuerte y afectuoso aplauso por parte de todos los presentes.

**Cad. 1º José Martirena**

# T-Bird en la Fuerza Aérea Uruguaya.




Este excelente turborreactor es la versión biplaza de entrenamiento del primer caza a reacción de construcción en serie diseñado y construido por la Lockheed Aircraft Corporation y que utilizó la aviación militar de Estados Unidos en forma masiva en conflictos como la guerra de Corea, el F-80 "Shooting Star". El Lockheed T-33 "T-Bird", que comenzó su desarrollo a finales de la década del cuarenta como TF-80C y que consistía básicamente en alargar el fuselaje aproximadamente unos 99 cm y disminuir la capacidad del tanque de combustible colocado detrás de la cabina del F-80 para allí instalar un segundo asiento. También compartían la misma planta impulsora, un turborreactor Allison J33-A-35 de 2.450 Kgs. de empuje que le permitía una velocidad máxima de 965 Km/h (521 nudos) a nivel del mar u 880 Km/h (474 nudos) a 7.600 mts. de altitud (23.000 pies) y un régimen de ascenso de 1.480 mts. por minuto (451 ft/minuto) Su techo de servicio es de 14.600 mts. de altura (44.500 ft) y cuenta con una autonomía en vuelo de 3,12 horas.

## Llegada a Uruguay.

El T-33 fue el primer avión a reacción que prestó servicio en la Fuerza Aérea Uruguaya, después de adquirir cuatro de estos aparatos por el convenio de asistencia militar, llegaron a nuestro país en octubre de 1956 en vuelo desde EEUU tripulados por pilotos de dicho país al mando del Cnel. Mitterlling. Éstos fueron asignados al Grupo de Aviación Nº. 2 (Caza) con asiento en Carrasco, que en ese momento contaba con aviones North American P-51D "Mustang". El 9 de noviembre de 1956 se califican como pilotos de T-33 el entonces jefe de Grupo, Mayor Carlos Mercader y el Capitán Walter Samarello piloteando respectivamente los aviones 202 y 203.

Los T-33 tenían la labor de preparar a los futuros pilotos del Grupo Nº. 2 que posteriormente iba a ser equipado con el predecesor del "T-Bird", el Lockheed F-80C "Shooting Star".

Otra de las cosas que proporcionó la llegada de estas aeronaves aparte de instruir y formar pilotos fue la de formar una escuadrilla acrobática que fue la única hasta la fecha en la Fuerza Aérea, dicha escuadrilla fue bautizada por los pilotos con el nombre de "Los Cocodrilos" y cumplió muchas demostraciones en Uruguay y algunas en el exterior, Argentina y Paraguay.

Después de una destacada y larga trayectoria, con 27.748 horas de vuelo, pasa a retiro y a formar parte de la rica historia de la Fuerza Aérea Uruguaya.

## Esquema de colores.

Básicamente el esquema de colores que usaron los T-33 cuando llegaron a la F.A.U. era completamente en aluminio, con el antirreflejo delante de la cabina en negro mate al igual que la cara interna de los tan-

ques de combustible de las puntas de ala y los camineros sobre el ala. Para diferenciarlos de los F-80 se les pintó de rojo en forma de labios, las tomas de aire y también se les colocó el número en forma más visible a los lados en la parte posterior del fuselaje.




La bandera de Artigas en la cola ocupa prácticamente todo el timón de dirección y una pequeña parte del empenaje vertical, siendo de los dos perfiles de forma que el diagonal en color rojo vaya de arriba abajo y de adentro hacia fuera. Sobre y debajo del ala la escarapela o cucarda va en la semiala del lado izquierdo y la leyenda de FAU en la semiala derecha.

En la parte frontal del fuselaje debajo del parabrisas de la cabina y sobre la entrada de la toma de aire se le colocó el emblema del Grupo de Aviación Nº 2 (Caza) a ambos lados del fuselaje.

Posteriormente fueron cambiando los tipos de esquemas utilizados por estos aviones que aparecen en forma de gráficos como complemento de esta breve reseña.

Espero hayan disfrutado de este artículo como lo hice yo al confeccionarlo para ustedes y agradecer a quienes nos dieron la oportunidad de que este trabajo haya salido a la luz, así como también agradecer la colaboración de un grupo de personas que aportaron material y conocimiento sobre el tema de nuestra aeronáutica.

**Fernando A. Cerovaz**



# Accidente del transbordador espacial Columbia



## Antecedentes

El Columbia es la nave más antigua en la flota de transbordadores pero no es la primera nave que lleva este nombre. Se llamaba así la corbeta capitaneada por Robert Gray en Boston. El 11 de Mayo de 1792, Grey y su tripulación navegaron con el Columbia pasando el peligroso banco de arena de la desembocadura del río, y recorriendo más de 1,000 millas por lo que es hoy el sudeste de Canadá y la frontera entre Washington y Oregon. Grey y su tripulación viajaron con el Columbia circunvalando el globo, llevando un cargamento de pieles de nutria a Canton en China, y después regresaron a Boston. También lo llevaba el módulo de comando para la primera misión de aterrizaje lunar, el Apolo 11.
Hay una nota directamente más patriótica, "Columbia" se considera la personificación femenina de los Estados Unidos. El nombre se deriva del famoso Cristóbal Colón (Columbus).
La nave espacial Columbia ha continuado el legado pionero de sus antecesores, fue el primer transbordador espacial en volar en la órbita de la Tierra en 1981.
En el mundo cotidiano de las operaciones del Transbordador, el transbordador espacial pasa a una designación más prosaica. Al Columbia se refieren normalmente como OV-102, Vehículo Orbital - 102.

## Los últimos minutos del Columbia

El viernes 31 de enero, el comandante Rick Husband, el piloto Willie McCool, los especialistas de misión Dave Brown, Kalpana Chawla, Michael Anderson y Laurel Clark, y el especialista de carga útil israelí Ilan Ramon, empezaron a desactivar los experimentos y a prepararse para el regreso y se comprobó el buen funcionamiento de todos los sistemas necesarios para esta fase crucial de la misión, incluyendo las superficies aerodinámicas o las unidades de energía auxiliar, para alimentar los sistemas hidráulicos. Se probaron asimismo los pequeños propulsores que controlarían la orientación del vehículo durante la reentrada.
Exactamente en el momento previsto, y con toda la tripulación dentro de sus trajes de presión y atados a sus asientos, el Columbia activó sus motores de maniobra auxiliar (OMS), frenando su marcha. El encendido se produjo a las 13:15 UTC, en la órbita 255, lo que permitía pronosticar un aterrizaje en la pista del Kennedy Space Center hacia las 14:16 UTC. La nave, con los motores mirando en la dirección de avance y con la cabina cabeza abajo, frenó lo suficiente como para iniciar la caída hacia la atmósfera. Poco después, el Columbia giraba sobre sí mismo y adoptaba la posición ideal para la reentrada, en un ángulo apropiado para el descenso y con el sistema principal de protección térmica (en la base de la nave y claramente visible por su color negro) soportando el intenso calor provocado por el rozamiento.




¿Cuál es el objetivo de la reentrada? Disipar la energía que lleva el vehículo en su órbita de 170 km de altitud (velocidad Mach 25, o 25 veces la del sonido, unos 28.000 km/h) y propiciar un aterrizaje a poco más de 300 km por hora. Penetrando en las capas más densas de la atmósfera, ésta actúa como un freno natural, reduciendo la velocidad de la nave y convirtiendo su energía de movimiento en calor. Para evitar la incineración de las estructuras, se emplea un sistema de protección térmico, compuesto en este caso por losetas de diferentes tipos y resistencias. Ellas se encargarán de evitar que, a pesar de las enormes temperaturas alcanzadas en su superficie, el calor afecte al interior del vehículo y sus ocupantes.
Los primeros signos de que algo iba mal se presentaron a las 13:53 UTC. La telemetría indicó una pérdida de lectura de los sensores de temperatura de los elevones del ala izquierda, mientras al mismo tiempo aumentaban las de la zona que contiene el tren de aterrizaje, en el mismo lado izquierdo. Estas temperaturas crecieron entre 20 y 30 grados en un período de 5 minutos, mientras que las del lado derecho aumentaron mucho menos,



y siempre conforme lo previsto. En estos momentos, el Columbia se encontraba a 220.000 pies de altitud y avanzando a una velocidad de Mach 21. Un minuto después, las temperaturas del fuselaje medio, por encima del ala izquierda, donde se encuentra la pared de la bodega del transbordador, mostraron un aumento de 60 grados a lo largo de un período de 5 minutos, muy superior a lo que ocurría en el lado derecho. La nave superaba California, penetraba en Nevada y continuaba reduciendo su velocidad (Mach 20, 212.000 pies).

A las 13:58 UTC, la telemetría revelaba una fuerza de resistencia superior a lo normal en el lado izquierdo del vehículo. En ese mismo momento, se recibió una lectura de un incremento de presión anormal en los neumáticos del tren de aterrizaje albergado dentro del ala izquierda. Con el Columbia a unos 209.000 pies de altitud, el comandante de la nave confirmó rutinariamente la situación al control de tierra.

El aviso del comandante sobre la presión de los neumáticos fue respondido desde el centro de control, que solicitó la repetición de la lectura. Husband apenas pudo pronunciar una sílaba más, ya que en ese instante se perdió el contacto total con el Columbia

Inmediatamente, la NASA inició los procedimientos establecidos para este tipo de situaciones imprevistas. Las primeras comunicaciones exteriores de testigos y las lecturas del radar parecían indicar que la nave se había desintegrado. Se despacharon las fuerzas de rescate y los controladores intentaron asegurar los datos de sus pantallas, preservándolos para una futura investigación.

La agencia, preocupada por las consecuencias de la caída de los restos, lanzó varios mensajes advirtiendo sobre su posible toxicidad, además de su valor para la investigación posterior. Muchos de ellos fueron localizados dispersos en una



amplia área que cubría varios estados, incluyendo restos humanos, que fueron inmediatamente puestos bajo vigilancia. Los fragmentos serían fotografiados y marcados mediante GPS para levantar un mapa de distribución.

La población americana, mientras, rememoraba el desastre del Challenger ocurrido en 1986, y contemplaba atónita la pérdida de otras siete vidas humanas. Irónicamente, los astronautas del Columbia habían recordado en órbita, durante el recién cumplido aniversario, a sus compañeros desaparecidos.

En rápida sucesión, se celebraron ruedas de prensa del administrador de la NASA, Sean O'Keefe, y del director del programa Shuttle. También habló a la nación el Presidente Bush, quien prometió que la exploración del espacio continuaría.

Los ingenieros de la agencia trabajan sin descanso para recopilar información. Paralelamente, se ha formado una comisión investigadora que se encargará de ofrecer un informe oficial sobre lo sucedido. Dicha comisión estará formada por miembros de diversas agencias federales y estará liderada por el almirante retirado de la Marina Harold W. Gehman, Jr.

## Causas del accidente

Una de las teorías era el desprendimiento de las placas protectoras termicas durante el lanzamiento, ya que en el vídeo del despegue se lograba diferenciar muy poco lo sucedido en dicho momento. Por otro lado la nueva teoria es la de la fisura de uno de los paneles de carbono debido un supuesto impacto.

El análisis en curso de los datos del sensor y de la ruina recuperada indica que la abertura mortal en el ala izquierda del Colombia de la lanzadera fue localizada levemente al exterior de la mejor conjetura anterior, posiblemente en o cerca de la intersección del borde principal artesona 8 y 9, investigadores dichos hoy. La ruina recuperada de esa área demuestra el daño constante con la calefacción extrema, prolongada y los fósforos para arriba bien con la telemetría y los datos registrados que demuestran temperatura inusual aumentan de las fases tempranas del reingreso catastrófico de la lanzadera.

**Cad. 1º José Rodríguez**
*Bibliografía extraída de:*
*www.space.com*
*www.nasa.gov*

# La Fuerza Aérea Uruguaya cumpliendo Misión de Paz en Eritrea












# Noche de Bingo

El día 12 de setiembre del corriente año la Dirección del Instituto organizó un evento de confraternidad, tanto entre los integrantes de la Escuela, así como sus familiares.
Todo estuvo dispuesto para que los presentes disfrutaran de un magnífico momento. Para tal ocasión el Cuerpo de Alumnos trabajó arduamente en el acondicionamiento de su Casino de Cadetes, dejando el mismo espléndidamente decorado.
La principal actividad de la noche fue la realización de un bingo donde la suerte acompañó de regalos a quienes completaron aquellos venturosos cartones.
Engalanó el festejo la presencia de un grupo de cantautores pertenecientes al Cuerpo de Blandengues, que nos deleitó con música folklórica así como también canciones de actualidad.
Dentro de los premios se encontraban productos de belleza, cuadros, vinos finos y otros artículos que fueron acogidos con una grata sonrisa por parte de los afortunados.
Ya finalizados todos los sorteos, la música nos invitó a bailar, improvisando una pista en donde se evidenció el buen ánimo y espíritu de diversión de todos los presentes.
Culminó así la velada de camaradería que dejó en nosotros un grato recuerdo de una noche entre amigos.

**Cad.1º Esteban Poisó**





# *Día del Patrimonio*



# 2003



# “EL PASAJE”

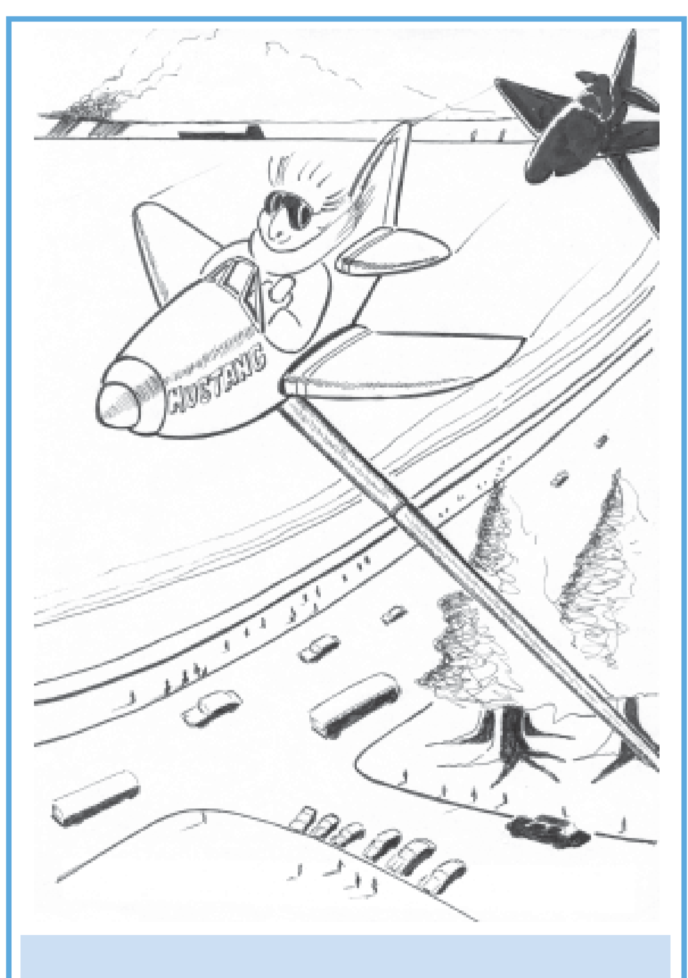
*Cnel. (Av.)(R) Elbio Firpo*

***PRÓLOGO***
***“DE LA RELATIVA BREVEDAD DEL DINOSAURIO”***

*El verbo permanecer –como sinónimo de quedarse, continuar o subsistir- bien podría aplicarse a mi viejo Jefe del Curso Preparatorio cuando, pese a sus largos veinte años de retiro, nos impone su presencia como sempiterno ocupante de los palcos “B” o integrando listas como suplente en cuanta elección de clubes militares pueda anotarse.*
*A su vez, como sus años de vuelo se pierden en la noche de los tiempos, nadie puede recriminarle el pertenecer a los dos grupos simbólicos simultáneamente ni contradecirlo cuando rememora sus improbables misiones de caza o transporte. De hecho una nueva actividad parece impulsarlo en su afán de recordarnos que permanece vigente. Como presidente de la “Comisión de Amigos de los Hermanos de los Pioneros del Vuelo Aerostático en el Uruguay” –según la noticia aparecida en los diarios- mi antiguo capitán salió al cruce de lo manifestado por una sobrina nieta del Barón de Anchorena que aseguraba que su tío no se subía a un globo sin su petaquita de whiskey.*
*Como la señora, hija de un hermano menor del Barón, vive en Italia, mi añoso superior e importante comitiva se trasladarán a Roma donde permanecerán durante veinte días en procura de la verdad histórica.*
*Antes de partir pidió calma a la culta colectividad aeronáutica y prometió un libro y varias conferencias.*
*Lejos de mi intención poner en duda la invalorable contribución de nuestros retirados en cuestiones tan trascendentes como el del acervo histórico, menos aún el menoscabar su derecho a integrar listas asumiendo responsabilidades sociales en la que todos deberíamos involucrarnos.*
*Sucede que los dinosaurios –apodo cariñoso con que se suele distinguir a estos amables supervivientes del siglo pasado- son particularmente longevos por lo que, el valor de la expresión “si bueno y breve, dos veces bueno”, no es aplicable a sus conductas.*
*“El Pasaje” alude a ese fugaz instante en que, al regreso feliz de una misión, cruzamos a la mínima altura permitida las instalaciones de nuestro escuadrón a manera de saludo.*
*En nuestro relato un personaje se ve enfrentado a otro pasaje muy distinto. Y como humano que es, al término lógico de una vida medida en años y no en siglos, no puede evitar que la nostalgia, “sentimiento melancólico y un poco cursi”, lo sorprenda.*
*Adolescentes aún, los dinosaurios no compartirán esa humana tristeza porque de hacerlo, estarían reconociendo que la vida es tan breve como el efímero pasaje de una escuadrilla de “jets” sobre la plaza de armas de nuestra Escuela.*
*Por tanto eximo de la lectura de este artículo a los habitantes del jurásico y lo entrego a la consideración de los Cadetes, para quienes fue escrito.*
*Una mañana cualquiera me cruzaré con algún dinosaurio en la rambla. Me mirará desde su altura pontificia como cuando era Jefe del Curso Preparatorio y yo un Aspirante granujiento. Observará mi pelo largo, mi barba, mi transpirado atuendo deportivo y me saludará condescendiente. Este muchacho –pensará- no asumirá nunca la edad*
*Y pesado y gris se alejará lentamente con la dudosa alegría de saber que tiene una eternidad por delante.*

*“Un nido de memorias en el fondo del alma...” Prólogo de “Pagliacci” R. Leoncavallo.*

La escuadrilla se deslizó en silencio sobre el aeródromo. El estruendo llegó después. Pasaron raudos sobre la piscina, la torre, la hilera de palmeras, el tetraedro, la línea de pesados T-6 G, el río apacible. Después treparon hacia el sol otoñal reflejado en sus fuselajes.
Pero el Teniente B no pudo ver nada. No desprendía sus ojos de la flamígera tobera de su guía, el Capitán M, de la que por momentos veía su fuego y sufría su turbulencia. Venían del Río Negro. Su primera misión con M y dos viejos Tenientes Primeros que “mordían” al líder sin separarse un centímetro.
En la angosta cabina del F-80 el Teniente B transpiraba. Y el sudor empapaba la máscara ajustada a su rostro y el pelo bajo el casco y el “mono” y aún el “anti-g” apretado como un traje de luces. Pero no debía desprenderse. Y aunque le hubiera gustado ver el




*...Cuando rememora sus improbables misiones de caza...*

-Estacioná en "El Cairo" viejo que quiero ver a cuanto tienen el "Nescafé"...porque te digo que hasta ahora todo está caro...no sé...a ver si encontramos los championcitos para los nenes...¿venís conmigo?

El Coronel estacionó dócilmente el auto, se miró en el espejo retrovisor y se acomodó el escaso pelo blanco que no conseguía cubrir su provecta calvicie y siguió a su mujer al galpón enorme del supermercado.

Odiaba cordialmente al Chuy al que asociaba a una turbamulta desaforada cargando cajas de yerba, sardinas, mostazas, café, Garotos y ticholos y de la cual – reconocía amargamente- que él también formaba parte.

-Agarrá un carro viejo...vamos a ver cómo está el aceite...

Y él, empujado por la irresistible fuerza del cariño y la costumbre, siguió tras ella comparando precios de antisudorales.

Los Cadetes sentados indolentemente en el rígido banco de madera a un lado del anfiteatro, en el último recreo de la tarde, no podían ver a la escuadrilla que se aproximaba. Tampoco el Teniente B podía verlos.

M había ordenado cerrar formación y los cuatro aviones se apretaron junto al líder mientras descendían en viraje aumentando potencia.

-Artigas Torre...dos uno cero y escuadrilla para pasaje bajo sobre instalaciones...

El "blinker" pestañaba sin pausa y B afirmado en la posición sentía el oxígeno fluir a su boca con un regusto a goma vivificante y fresco.

campo familiar y el río y la secreta playita solitaria a la que nunca volvería siguió con los ojos en el guía durante el "apretado" pasaje.

Cuando M ordenó formación abierta ya estaban muy lejos y el Yí oscurecía lentamente sus orillas.

Trepaban en la quieta atmósfera de la tarde sin turbulencia. Rojo cuatro todos los tanques –comunicó el Teniente B al guía cuando las luces de los tanques de punta de ala se encendieron al quedar vacíos.

El "blinker" guiñaba el paso del oxígeno pausadamente. Se incrementaría cuando M indicara cerrar formación para el pasaje sobre la E.M.A.

A lo lejos Florida se iluminaba en el ocaso.



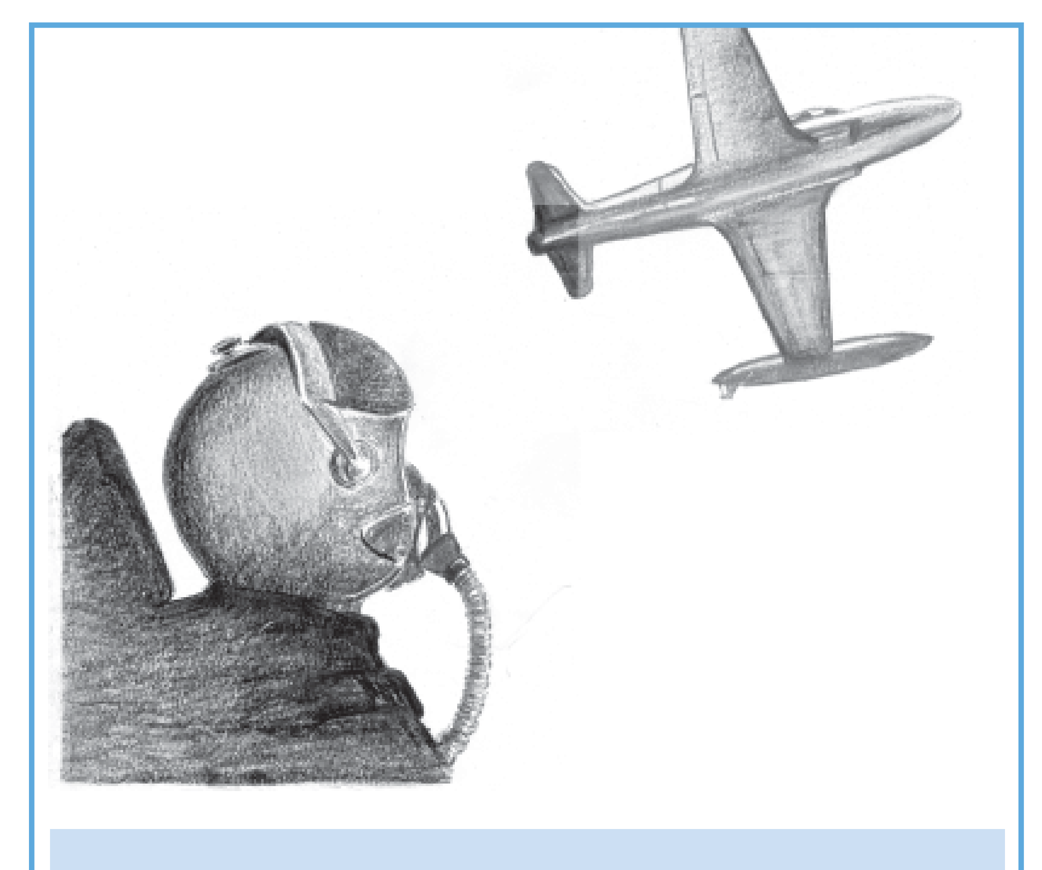
*...Aseguraba que su tío no se subía a un globo sin su petaquita de whisky...*




*Me mirará desde su altura pontificia como cuando era Jefe del Curso Preparatorio y yo un Aspirante granujiento...*

mate...
Más tarde la inquietud creciente hasta cruzar la aduana que nunca pudo superar. Como si llevara droga o algo así. Luego se fue tranquilizando en la desierta carretera hacia Santa Teresa.
-Después de todo compramos barato...los championcitos son divinos...y por cien pesos...¿no te parece?...¿y los palmitos?...la mitad que en Montevideo.
Las hipnóticas señales blancas sobre el pavimento de la ruta favorecían su entrega a un nostálgico juego donde se veía manejando un Chevrolet 57 de zócalos picados y risas de niños.
-¡Pero viejo!...mirá que te pasaste...¿estás dormido?...
Frenó suavemente, se aseguró que no venía nadie de frente y cambió de senda. Entró despacio al parque, devolvió

Los mecánicos hangaraban los T-6. El AT-11 junto a los surtidores. La mancha roja de la autobomba.
Una formación de Cadetes corriendo hacia el dormitorio. El humo de la cocina subiendo oscuro hacia el cielo. Todo lo vio en una ojeada cuando sobrevolaron la Escuela. Después sintió el "anti-g" apretarle sus piernas cuando M inició la trepada. Con más decisión que nunca se metió bajo la tobera del guía. Sabía que los Cadetes serían severos jueces si con su retraso rompía la rígida simetría de la escuadrilla.
-Looping...advirtió M.
Y por un instante el Teniente B volvió a ser el lejano Aspirante granujiento y asombrado que soñó una vez con la apretada cabina de un F-80.
-Viejo...pará en la panadería artesanal así llevamos unas galletas de campaña...no...no... en la otra cuadra... ahí...al lado de la frutería...¿bajás vos?...trae unos pancongrasas para el



*" Y el sudor empapaba la máscara ajustada a su rostro y el pelo bajo el casco... ruptura a un segundo por avión"*

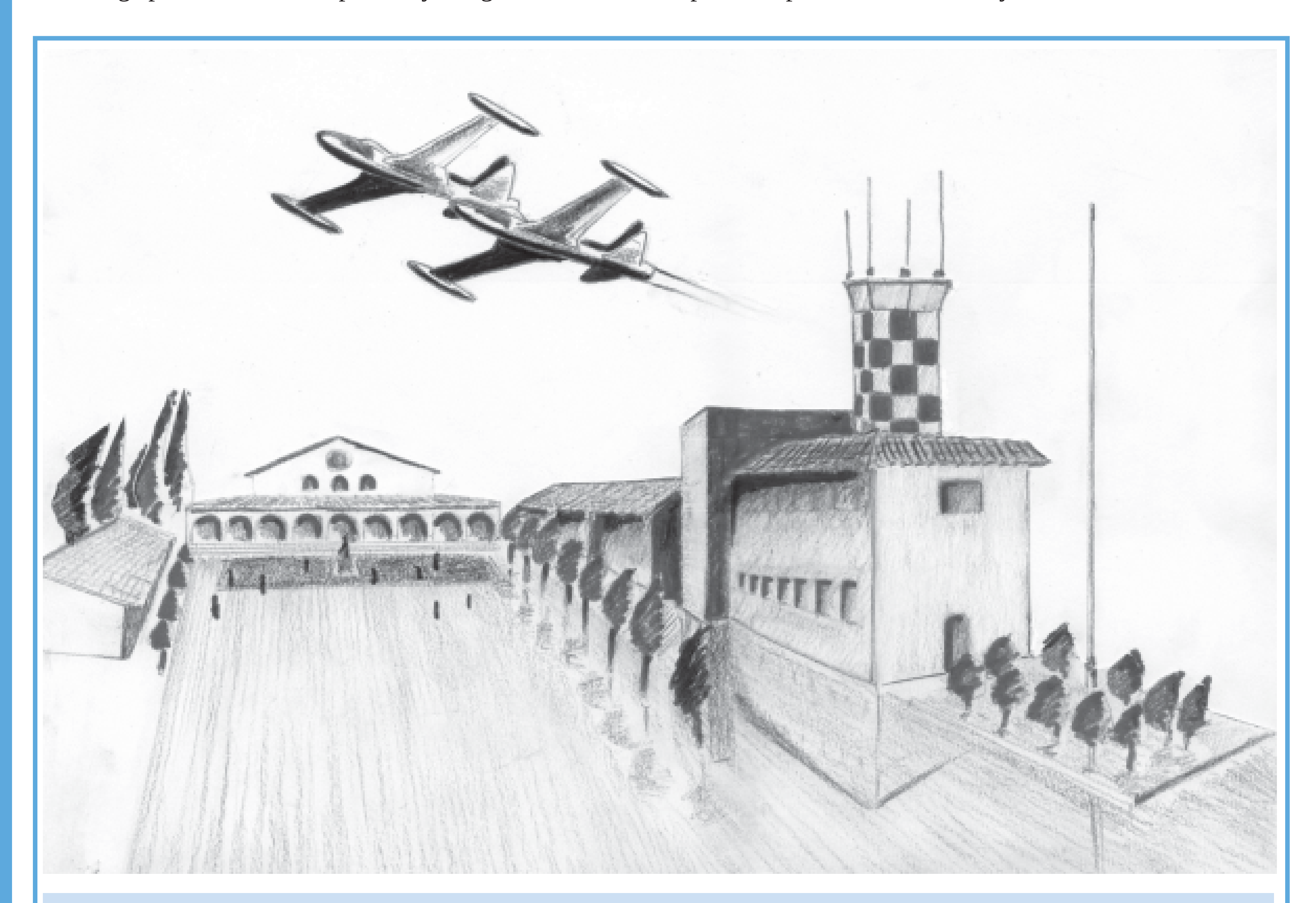
con una sonrisa el saludo de la guardia y lentamente, con un crujir de balasto, se dirigió a la Playa del Barco.

Picaban verticalmente y B se deslizó más aún bajo la “panza” del guía. Sabía que en lo alto del “looping”, casi sin velocidad, esa ventaja le permitiría seguir “pegado”. Ahora caían. El taxiway, el hangar nuevo, la Plaza de Armas, la guardia, la torre a cuadros rojos y blancos, los Cadetes, la Escuela entera. Todo lo registró en los segundos previos a la recobrada. Y otra vez el “anti-g” presionándole las piernas y el abdomen.

-Toneau. Anunció M. Y dorados por el sol, dejando una tenue gasa de combustible venteado, la escuadrilla completó la maniobra y se alejó rumbo a Carrasco.

En el corredor de los salones de clase el Sargento de Semana comunicaba la guardia y los cuarteleros. Desde la cocina el olor a puchero se extendía anunciando el fin de la jornada. Se dispersaron los Cadetes. Sólo uno permaneció esperando inútilmente que regresaran. Sólo uno percibió por sobre el fuerte aroma del rancho otro más sutil: el de la querosina quemada que caía desde el cielo crepuscular como un perfume.

Detuvo el auto frente a la casa y ayudó a su mujer con las cajas que dejó en el dormitorio. Volvió al auto, recogió una franela de la guantera y repasó meticulosamente toda la carrocería. Abrió las puertas y sacudió las alfombras de invisibles granos de arena y aspiró profundamente. Todavía tiene olor a nuevo –se dijo- lástima esos rozones que le hizo mi yerno cuando cometí la im-

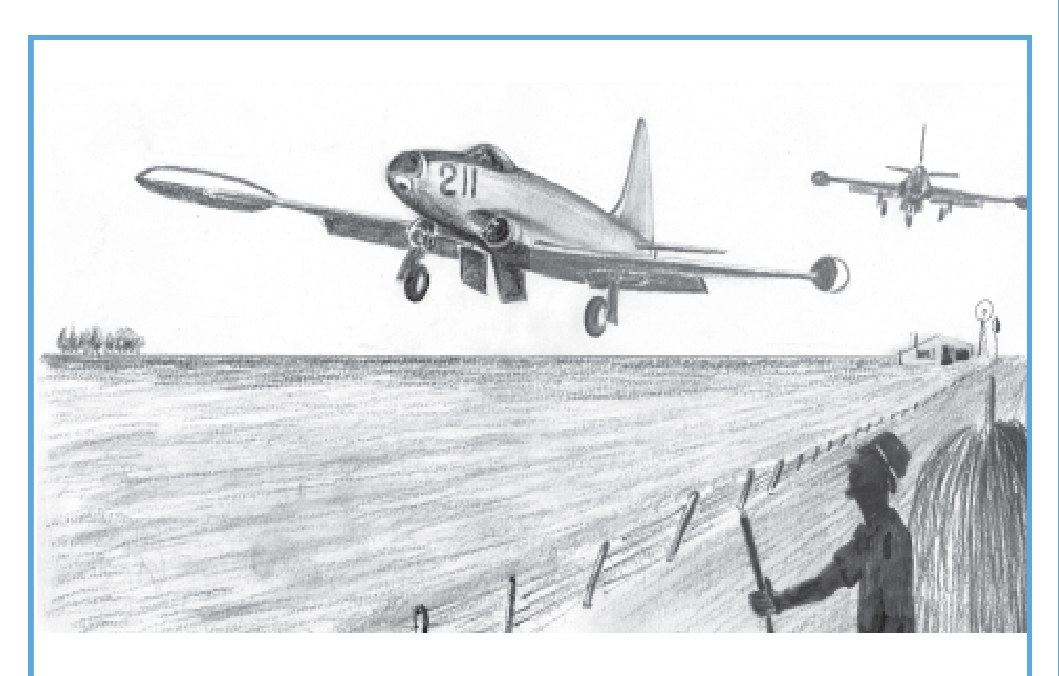


*"Lo maravilloso de una casa no es el hecho de que te cobije o que te caliente, ni poseer sus muros, sino el hecho de que haya almacenado en nosotros, lentamente, éstas prohibiciones de dulzura; de que forme en el fondo del corazón, éste macizo oscuro, de donde nacen, como el agua de la fuente, los sueños ."*

*Antoine De Saint-Exúpèry*
*"Tierra de Hombres"*

prudencia de préstarselo.
Se moría por fumarse un cigarrillo. Después de las cinco horas en el Chuy se lo merecía. Pero el médico y su mujer se lo habían prohibido.
-Si te vas a la playa dejame el celular que quiero llamar a la nena...le va a encantar este enterito.
Los árboles habían crecido. Las casas tenían nombres de pájaros y árboles, pero la playa, como siempre antes de la temporada, estaba desierta.
Prendió un cigarrillo. Con un sonido monótono los guijarros y caracoles morían a sus pies empujados por la espuma. Y se dejó confundir. De nuevo escuchó risas infantiles, huellas en la arena corriendo gaviotas. Refrescaba. Un sudor frío se secaba sobre su frente. Decidió regresar y aceleró el paso. Entonces un dolor insoportable lo detuvo. Se llevó las manos al pecho y se dejó caer sobre la lisa superficie de una duna. Una nube oscureció el cielo. Un frío glacial lo fue invadiendo muy lejos de todo.
En tanto se acercaban a la pista, el Teniente B, numeral cuatro de la formación escalonada, esperaba ansioso la orden de ruptura. Esta vino del rojo tres que, sin dejar de mirar al guía, la transmitía con nervioso gesto de la mano. Ruptura a un segundo por avión. Cruzaron la interbalnearia. Desde la quinta de la base el chacrero levantó los ojos del surco para verlos pasar. Lanzados a la vertical la escuadrilla se abrió en abanico preparándose para el aterrizaje. Clunk. Clunk. Dos recios golpes que le anunciaban que el tren estaba abajo. El F-80 parecía ahora, volar lenta y pesadamente. Vio a M tocar sobre el lado izquierdo de la pista. Ciento veinte más combustible –calculó- aunque las luces de los tanques encendidas le alertaban que sólo le quedaba medio tanque de fuselaje. Con un zumbido decreciente cruzó la cabecera y tocó en dos puntos. Alineados sobre el taxi-way, cabinas abiertas y poniendo pinos, el resto de la escuadrilla lo esperaba.
Entreabrió los ojos a una claridad lechosa y reconoció la cama, el suero goteando lentamente, la cánula insertada en su brazo, la blanca figura parada a su lado y el inconfundible olor a comida y desinfectante.
-¿Cómo se siente el Coronel?...quédese tranquilo que está todo bien...le digo a su señora que entre...
El médico hablaba, una enfermera le ayudaba a incorporarse y había un té caliente y una galleta sobre la mesa de noche, pero su cabeza no recomponía la memoria reciente.
Súbitamente, la verde bombona de oxígeno y su máscara le hicieron recordar. Y al quedar solo la colocó sobre su rostro, cerró los ojos y aspiró profundamente. Después dio gas suavemente. Apenas un toque para mantener distancia. Envuelto en gas de querosina veía los aviones que le precedían diluirse en un espejismo ondulante.
Entraron ruidosos a la planchada del grupo. Atento a la señal de M llevó la palanca de gases atrás y las cuatro turbinas se apagaron al unísono con un sonido sibilante.
Y cuando se hizo el silencio –sólo entonces- retiró la máscara de su rostro.
Cuando entró su mujer lo encontró sentado en la cama desgranando una galleta marina. Le sorprendió advertir en su rostro cansado una expresión beatífica, casi feliz. Y con infinita ternura lo abrazó en silencio.
Llegaban desde el corredor cercano murmullos de voces, sonido chirriante de camillas, ecos de ese pequeño mundo de humanidad sufriente.
Pero el Coronel B estaba contento.

**Cnel. (Av.)(R) Elbio Firpo**




*"Desde la quinta de la base el chacrero levantó los ojos del surco para verlos pasar"*

**Interpretaciónes gráficas:**
**Piloto Instructor Paracaidista Carlos Colman Amaro.**




# Plantel de Esgrima 2003

## Campeones y más…

La EMA tiene como objetivo fundamental, la formación de los Señores Oficiales de la Fuerza Aérea y ello comprende el desarrollo físico, intelectual y profesional del alumno y como parte de éste la Escuela realiza distintas actividades de gran diversidad donde el cadete se desarrolla multifuncionalmente.

Una de las actividades donde la disciplina y la educación física se conjugan con un complicado juego mental es la esgrima; uno de los muchos deportes realizados por los jóvenes de la Escuela Militar de Aeronáutica. Los maestros de armas Tte. Cnel. (Ed.Fis.) Adhemar de los Santos, Tte. 1° (Av.) R. Román y el señor Flavio Della Chella, son quienes diariamente aleccionan a nuestros esgrimistas sobre la correcta técnica, la táctica del deporte y la disciplina que llevan a las competencias, gracias a lo que nuestro Instituto ha tenido importantes logros a lo largo del tiempo. El arduo esfuerzo demostrado en cada entrenamiento, el cual consta de varias horas semanales, se ve reflejado a la hora de la cosecha de galardones.

El día 6 de Setiembre se realizó nuestra sala de armas la última etapa del Campeonato Federal Uruguayo en el cual se llevaron a cabo con gran suceso varios encuentros de las tres armas en las que se compite: espada, florete y sable.

En las competencias de este año nos hemos destacado obteniendo, el primer puesto en espada por equipos y el segundo puesto en sable por equipos masculinos, y los primeros puestos por equipos en espada y sable femeninos por "wake over" en la competencia federal; participando en la misma con destacada actuación el Tte. 1° (Av.) R. Román, el Cbo. Hrio. (Av.) D. Laudicio, el Cad. 2° J. Pedezert y el Cad. 2° F. Ruiz, entre otros. En los campeonatos individuales asimismo alcanzamos el primer puesto en espada para el Tte. 1° (Av.) R. Román quien es por segundo año consecutivo campeón Federal y Nacional de espada y también la actual campeona Nacional Femenino de sable, la Cbo. Hria. (Nav.) N. Fernández siendo de esta forma la institución de mas logros en nuestro país y varios de nuestros competidores representan a nuestro país en la selección Uruguaya.

Las instalaciones en donde realizamos las actividades; nuestra sala de armas, es la sala que funciona de forma permanente mejor equipada del Uruguay, constando de tres pedanas de competencia completas, uniformes completos y armas de las tres clases, guantes y máscaras para la protección, equipos eléctricos para el entrenamiento y nuestro esfuerzo permanente para que así sea. Esta sala fue visitada por distintos medios en diferentes oportunidades como TVeo y TV Ciudad y prensa escrita para diversos programas, los cuales cubrieron la actividad con motivo de la difusión del deporte.

En este año quedan pendientes los campeonatos nacionales y el Sudamericano y en busca de ellos diremos.

*"Esgrimistas…preparados…adelante…"*

**Asp. Rodrigo Pérez**
**Asp. Silvia Caravia**

# Grupo de Rescatistas

## *Para que otros puedan vivir*

### Los comienzos.

En mayo del año 2000 debido a la necesidad de formar un Cuerpo de Rescatistas orgánico de la Fuerza Aérea, se realiza un llamado dentro de la Brigada Aérea I (B.A.I) con el fin de reclutar personal para formar dicho grupo. Las operaciones de rescate hasta ese momento eran realizadas por el Ministerio del Interior a través de un bombero que oficiaba como rescatista a bordo del helicóptero.
En junio de ese mismo año se da comienzo a los entrenamientos con un grupo inicial de veinticinco voluntarios, finalizando éste solamente seis, quienes fueron el Alf.(Nav.) E. Rovira, y los Sdos. A. Lusardo, J. Acosta, G. Imbert, F. Danta y H. Retamar, quienes completaron con éxito las pruebas de selección durante aproximadamente 5 meses, consistentes en actividades físicas en tierra y fundamentalmente en agua, medio donde debían desempeñarse idóneamente.
El primer curso estuvo a cargo del Alf.(Nav.) E. Rovira y el Prof. H. Outeiro, quien por su amplia experiencia en rescates en nuestro país como en el exterior, reunían en él las mejores condiciones para impartir dicho curso.
El 14 de diciembre de 2000 se gradúa el primer grupo de Rescatistas, siendo su primer jefe el Tte.1º(Nav.) J. Garrido, que fue designado como tal el 5 de diciembre de dicho año.
El primer rescate en el que debió participar esta Unidad se realizó el 22 de enero de 2001 a 8 millas de la desembocadura del arroyo Solís Grande, siendo éste efectuado por el Sdo. H. Retamar.
Hasta la fecha se han completado dos cursos más, alcanzando una fuerza efectiva de diez integrantes, dos de los cuales se encuentran en misión de paz como rescatistas en Eritrea.
Las capacidades de este Grupo fueron ampliamente demostradas cuando los Sdos. A. Clavijo y L. Núñez realizaron una evacuación nocturna sobre la cubierta de un buque de carga que se encontraba navegando. Esto demostró que la capacitación de los rescatistas era muy buena ya que nunca se habían llevado a cabo ejercicios bajo esas circunstancias, realzando así el profesionalismo y dedicación de los mismos en las tareas que realizan. Dichas destrezas fueron reconocidas el 25 de julio de 2002 cuando el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea hizo entrega a los rescatistas anteriormente mencionados, de un diploma en reconocimiento a su labor.





### El Grupo de Rescatistas en la actualidad.

Actualmente el Jefe de la Sección Operaciones y Entrenamiento de Rescate, Alf.(Nav.) D. Ramos es quien dirige y supervisa el entrenamiento de dicho Grupo.
Hoy en día, el ingreso al Grupo consiste de un reclutamiento de tres semanas de duración, en el cual se hace una pre selección de los postulantes. En estas semanas se les brinda instrucción teórica, pero fundamentalmente se hace énfasis en la preparación física básica, para que aquellos que aprueben este reclutamiento, se encuentren en condiciones de realizar la totalidad del curso.
El entrenamiento diario de un rescatista consiste en un briefing diario de las actividades del día y se hace énfasis en uno de los procedimientos de rutina, para luego continuar con una corrida de 10 a 12 km por la mañana, seguidamente una hora de formación corporal en la sala de musculación de la B.A.I., para luego en horas del mediodía concurrir al lago Sudy o en su defecto a la piscina de la Escuela Militar de Aeronáutica para realizar el entrenamiento anfibio.
Dos veces en la semana se realizan actividades helitransportadas con el fin de aplicar los conocimientos impartidos durantes el curso y también para mantenerse entre-

nados y capacitados en la realización de las distintas técnicas de rescate, también realizándose una actividad nocturna, con el mismo fin, una vez a la semana.
Este Grupo opera en las diferentes aeronaves del Escuadrón Aéreo Nº5, tales como el HCMK2 Wessex, UH-1, AS365N2 Dauphin y Bell 212, éste último encontrándose en misión de paz en Eritrea.
En estas aeronaves se realizan técnicas de extracción con grúa, extracción directa, extracción con cuerda, ingreso al agua directo y por rappel, extracción por camilla y boa.
El tiempo de reacción del Grupo de Rescate es de tres minutos; debido a esta condicionante siempre hay un rescatista de Servicio, y un retén en domicilio pronto para actuar en un tiempo máximo de treinta minutos. Debido a estas circunstancias, el rescatista posee un bolso con los implementos necesarios para el cumplimiento de su misión; en éste encontramos: traje de neopreno completo, ración de combate, aletas para nado, cuchillo, luces químicas, bengalas diurnas y nocturnas, chaleco salvavidas el cual se activa con un porrón de $CO_2$ y un porrón de oxígeno en caso de emergencia.

## Rescatistas por un día.

El día 25 de setiembre tuvimos la grata oportunidad de concurrir a B.A.I para compartir un día de actividad junto al Grupo de Rescatistas.
Fuimos recibidos por el Alf.(Nav.) D. Ramos, el Cbo. J. Acosta y los Sdos. J. Melonio, A. Clavijo, L. Núñez, y M. Ibarra junto al Prof. H. Outeiro.
Al iniciar nuestro día con ellos, fuimos instruidos en tierra de los procedimientos de extracción de víctimas por camilla y de los equipos empleados en todos los procedimientos que ellos llevan a cabo.
Luego se nos instruyó en técnicas de rappel desde helicópteros, realizando una práctica de éstas desde un patín estático colocado a una altura aproximada de seis metros de altura, con la ayuda y supervisión del Alf.(Nav.) D. Ramos y el Sdo. L. Núñez.
Más tarde nos incorporamos al horario normal de entrenamiento. Se nos entregaron trajes de neopreno, boas de rescate, aletas y se nos enseñaron las distintas formas de traslado de la lancha zodiac: traslado bajo y traslado alto.
Con la ayuda de algunos rescatistas, trasladamos al hombro una de las lanchas hasta el desembarcadero del lago Sudy donde comenzó nuestra instrucción anfibia.
Se nos enseñaron diferentes técnicas de rescate de una persona en el agua y tuvimos la oportunidad de practicar dichas técnicas junto al Grupo. También aprendimos y pusimos en práctica todo lo referente al manejo de la lancha zodiac y las medidas a tomar en caso de que ésta se diera vuelta junto con sus ocupantes.
Dada la escasez de recursos a la que se enfrenta nuestra Fuerza, este Grupo ha buscado formas alternativas para mantenerse entrenados, por lo que los saltos desde helicópteros son simulados desde una lancha a alta velocidad; actividad que también tuvimos la oportunidad de realizar junto a ellos.
A través de nuestra visita, pudimos comprender el arduo trabajo que llevan a cabo estos hombres, donde día a día se someten a un intenso y sistemático entrenamiento con el fin de lograr el máximo de proficiencia en las tareas que realizan, arriesgando su propia vida en pos de salvar la de otros.

**Cad. 2º Esteban Carrero**
**Cad. 2º Lucía Varela**
**Cad. 2º Eduardo Lepere**



**Ejercicio de rappel desde patín de UH-1**



# Aterrizajes con baja visibilidad

Los aterrizajes con baja visibilidad han probado a lo largo de los años que son peligrosos, especialmente durante el segmento de la aproximación en la cual los pilotos deben realizar la transición desde sus instrumentos a las referencias exteriores para aterrizar su avión en forma visual.

Estadísticamente, en la fase del vuelo de la aproximación y aterrizaje ocurren el 50% de todos los accidentes aéreos, y no en forma sorprendente, la mayoría de ellos ocurren cuando las condiciones meteorológicas son marginales.

En el año 1975, para lograr entender el por qué de tal desproporción en la ocurrencia de accidentes durante la fase de aproximación y aterrizaje, la NTSB (National Transportation Safety Board) realizó un estudio especial sobre los accidentes aéreos relacionados con la meteorología. Luego de examinar los factores involucrados en 17 accidentes de aproximación y aterrizaje entre 1970 y 1975, la NTSB concluyó lo siguiente:

**1.** El mayor peligro no lo había representado la altura de la base de las nubes (techo) sino que lo fue la restricción de la visibilidad.

**2.** La mayoría de los accidentes ocurrieron luego de que un integrante de la tripulación vio el terreno, el aeropuerto, o algún elemento del entorno de la pista.

**3.** En la mayoría de los casos, el segmento de la aproximación visual hacia la pista fue volado en condiciones meteorológicas que afectaron la visibilidad, siendo imposible para los pilotos establecer una trayectoria o ángulo de descenso durante ese segmento visual de la aproximación.

Trece de los accidentes ocurrieron porque el avión tocó tierra antes de la cabecera de la pista. Las causas probables de los accidentes fueron variadas pero el denominador común de todas fue que las tripulaciones fallaron en mantener los procedimientos de coordinación de tripulación, en el control cruzado de los instrumentos y/o intentaron aterrizar con inadecuadas o marginales referencias visuales.

Uno puede deducir que un gran numero de los infortunados pilotos hayan tenido la impresión que con tener el sistema de luces de aproximación a la vista fuera suficiente para volar en forma visual su avión hacia la pista y aterrizar. **NADA PUEDE ESTAR MAS LEJOS DE LA VERDAD!!!!** Tener a la vista el sistema de luces de aproximación (en forma total o parcial), a usted le permite continuar con la aproximación pero no es suficiente para seguir visual y aterrizar.

Una de las mejores formas de prevenir es seguir el lema de los Boy Scout: **"ESTE PREPARADO"**. Algunas de las preguntas que debemos de ser capaces de contestarnos son las siguientes: ¿Qué esperamos ver al alcanzar la DA (altitud de decisión) o la MDA (altitud mínima de descenso) ? ¿Cuánto por debajo de la DA/MDA podemos descender en forma segura usando las referencias del entorno de pista ? ¿Cuándo podemos realizar la transición a las referencias visuales?

## ¿Qué verá al llegar a los mínimos ?

"Eso depende", típica respuesta de la AIS (Escuela Avanzada de Instrumentos) de la USAF a las preguntas relacionadas a instrumentos. Si usted esta volando una aproximación ILS con una senda de planeo que tiene una pendiente de 3º y una visibilidad reportada de ½ milla ó 2400 RVR (rango visual de pista), teóricamente podrá ver el sistema de luces de aproximación hasta 400 pies antes de la cabecera de la pista (foto). El problema es que en muchos casos la visibilidad oblicua es considerablemente menor que la visibilidad horizontal sobre el terreno; y/o la visibilidad en la zona de aproximación es menor que la visibilidad prevaleciente. En condiciones de niebla, el RVR reportado o la PV (visibilidad prevaleciente) pueden no ser una representación verdadera de lo que usted se encontrará en la aproximación, o en varios segmentos de la pista. El RVR es solamente una representación fiel cuando las condiciones meteorológicas son homogéneas.

Se puede concluir lo siguiente: espere lo inesperado cuando tenga un RVR de 2400 pies (o cualquier tipo de obstrucción a la visibilidad). Quizás no vea nada hasta alcanzar la DA; o por el contrario, pueda llegar a ver la pista desde el FAF hasta 100 pies sobre la pista y repentinamente se vea inverso en un banco de niebla. Ese es el momento para iniciar una aproximación frustrada, lo cual nos lleva a la siguiente pregunta.......

## ¿Cuán lejos usted puede descender en forma segura?

Desafortunadamente, son muy pocas las pautas o guías para descender basándose en tener a la vista parte del entorno de pista (solamente el sistema de luces de aproximación). Adicionalmente, en ningún lugar está escrito claramente y en forma específica , cuales son las referencias para que el piloto pueda realizar la transición hacia una trayectoria de descenso visual y aterrizaje.

Irónicamente, esta fase crítica del vuelo (aproximación) requiere de una continua toma de decisiones mientras vuela hacia la pista a una velocidad de entre 200 a 240 pies/

seg. Esto da lugar a muchas interpretaciones y el piloto debe de tener un muy claro criterio al determinar: cuándo y hasta dónde puede continuar en forma segura la aproximación instrumental
Existen tres áreas de mucha importancia que deben de ser tratadas:
**1.** Altitud de Decisión (DA), como lo dice su nombre, es una altitud en la cual usted debe tomar una decisión, para continuar con la aproximación o para iniciar la aproximación frustrada. No es una decisión, como muchas veces hemos escuchado: aterrizamos o frustramos la aproximación.
Si la pista esta enfrentada a nosotros al alcanzar esta altitud, la aproximación puede ser continuada, sin embargo, el piloto debe de evaluar hasta que aterrice, si es seguro o no.
**2.** Para volar el descenso visual y el aterrizaje en forma segura, usted debe de ser capaz de determinar y establecer el ángulo de aproximación (senda de descenso visual) a la vez que en algún momento de esa aproximación, debe lograr ver la zona de toque de la pista.
**3.** El tiempo promedio para identificar, decidir y reaccionar ante un estímulo es de 4 segundos. El avión debe de estar volando estabilizado, en la senda de planeo (a menos de un punto) y en el localizador (a menos de ¼ de punto), con la velocidad y el compensado correcto. Puede parecer muy poca tolerancia la referente al localizador (1/4 de punto), pero sin embargo ésta significa una distancia de 42 pies del centro de pista, basado en un localizador que tenga un ancho de haz de 700 sobre el umbral de la cabecera de pista.
Intentar hacer correcciones tanto de senda de planeo como de localizador cuando se producen grandes desviaciones en una o en ambas trayectorias, se traducirá en una desestabilización del avión. Y si a lo anterior se le agrega una visibilidad reducida al intentar abandonar la DA en esas condiciones, éste podría ser uno de los casos de las estadísticas de accidentes mayores.
Recuerde: si por algún motivo su aeronave se desestabiliza o no esta correctamente interceptado en localizador y en la senda de planeo (al llegar a la DA) no dude en iniciar la aproximación frustrada.
Tenga presente que al alcanzar la DA/MDA, tener a la vista el sistema de luces de aproximación le permitirá continuar con la aproximación, pero no es suficiente para continuar "Visual". Las luces de aproximación solas, no proporcionan una guía vertical para el descenso. Para continuar "Visual", el piloto debe de ser capaz de juzgar la trayectoria de descenso visual y de ver el punto o zona de aterrizaje en la pista
Si el piloto no lograra lo anterior al llegar a la DA/MDA, deberá de ir monitoreando en forma conjunta sus instrumentos (indicadores de actitud, de velocidad vertical, de senda de planeo) para detectar cualquier tipo de desviación hasta que aparezcan las suficientes referencias exteriores.
En las **Aproximaciones de No Precisión**, para descender de la MDA lo recomendable es: el tener a la vista los primeros 1000 pies de pista antes de iniciar el descenso. Si una vez abandonada la MDA las condiciones de visibilidad no mejoraran, inicie la aproximación frustrada de inmediato.
En las **Aproximaciones de Precisión** no es tan simple de determinar el saber cuanto puede continuar con la aproximación por debajo de la DA, teniendo a la vista el sistema de luces de aproximación a la vista. Ahí es donde el criterio y el sentido común del piloto juegan un papel de primer plano, junto con algunas recomendaciones sobre el tema.
Durante una aproximación ILS, continuando la aproximación por debajo de la DA, a una velocidad de 142 nudos, lo que se puede convertir a una velocidad de 240 pies por segundo, en una senda de planeo con una pendiente de 3 grados y una DH de 200 pies. A usted le llevara 16 segundos volar desde que alcanza la DA hasta el punto de toque sobre la pista.
Basados en la figura 1, el avión se encuentra a 3816 pies del punto de toque sobre la pista, y a 2816 pies de la cabecera de la pista cuando llaga a la DA. Suponiendo que tiene una visibilidad oblicua de 2400 pies(generalmente esta visibilidad es menor que el RVR o la PV), usted no verá la pista o el sistema completo de luces aproximación desde la DA. La cabecera de la pista llegará a estar visible a 2 segundos de haber pasado la DA, y las marcas de punto de toque en la pista aparecerán 4 segundos después de haber visto la cabecera de pista. A DA + 6 segundos, usted se encontrará a 1376 pies de la cabecera de la pista y a 125 pies AGL. Esto significa que tuvo que volar realizando un control cruzado de instrumentos y referencias exteriores de entre 3 a 6 segundos, luego de hacer pasado por la DA.
Usando los datos y referencias anteriores, podríamos continuar su aproximación por debajo de la DA, teniendo parte del sistema de luces de aproximación a la vista por no más de 6 segundos. Si en ese tiempo logra ver de 700 a 1000 pies de pista, podrá continuar hacia la pista. Por el contrario, si no lograra hacer contacto visual con esa distancia de pista en el tiempo indicado, las referencias para lograr un aterrizaje seguro no van a ser suficientes, por tanto deberá iniciar la aproximación frustrada de inmediato.

## *Conclusiones Finales:*

**1.** Independientemente del tipo de aproximación que se encuentre volando, intentar volar una trayectoria de descenso visual sin las suficientes referencias visuales, seguramente lo hará hacer contacto con la tierra, sobre el sistema de luces de aproximación.
**2.** Para lograr detectar desviaciones desde una trayectoria de descenso normal, deberá de realizar un continuo y efectivo control cruzado, hasta poder aterrizar en forma segura.
**Entonces: ¿Qué procedimientos de coordinación de tripulación aplicará: quién vuela la aproximación, quién aterriza, quién monitorea los instrumentos y que avisos (call outs) quiere escuchar por parte del otro tripulante? ¿Interesante, no es así? Para el próximo ejemplar de la Revista Alas, seguramente la contestaré. Allí podremos analizar detalladamente los procedimientos y técnicas aplicables de coordinación de tripulación.** ¡¡¡Hasta entonces y vuele seguro!!!

**Capitán (Av.) Leonardo Cortés**
*Nota: para la realización del presente artículo, se utilizó material de estudio del Curso Avanzado de Instrumentos de la USAF.*

# El Cessna 150, un "Noble" Maestro

El Cessna 150 es un monomotor de ala alta, biplaza (lado a lado), tren triciclo y totalmente metálico, concebido primordialmente como entrenador primario. Diseñado por la Compañía Cessna Aircraft, su prototipo voló por primera vez en setiembre de 1957, comenzando su producción al año siguiente y culminando en 1977, con la salida al mercado del Cessna 152.

Esta aeronave fue ofrecida en 3 versiones principales: Estándar, Viajero y Aerobat, (modelos "A" a la "M"), convirtiéndose en la segunda aeronave a pistón más vendida de la aviación general, detrás de su hermano mayor, el conocido Cessna 172. La Compañía Cessna en Estados Unidos, llegó a construir 22.138 aeronaves, mientras que bajo licencia Cessna, se construyeron en Francia (REIMS) 1.764 y en Argentina DINFINA) 39.

Utilizando los confiables motores CONTINENTAL O-200 de 100 HP, cuando se habla del Cessna 150, se habla de un volador por excelencia, seguro, barato y fácil de volar, con un robusto tren de aterrizaje, como argumentos principales que explican su extensa operatividad, principalmente en lo que se refiere a la exigente tarea de entrenamiento de los Alumnos Pilotos.

En Uruguay, éstas aeronaves, iniciaron su actividad aeronáutica a principios de los sesenta, incorporándose a las actividades de instrucción de las principales Escuelas de Vuelo Civil del momento. A este grupo inicial, se fueron agregando en los años siguientes, otras Escuelas de Vuelo y también particulares que pudieron comprobar en más de una ocasión, su versatilidad para las más variadas tareas.

La entonces Empresa AVIANSA, en su carácter de representante comercial, fue la principal responsable en la importación de estas aeronaves, que en una treintena, de los modelos "A" a la "G", volaron miles de horas a lo largo y ancho de nuestro País y aún hoy, una cantidad importante, lo sigue haciendo como en sus primeras horas.

Del total de los Cessna 150 "uruguayos", se encuentran actualmente operativos aproximadamente un 70%, donde la mayoría estaría afectado a tareas de instrucción en las Escuelas de Vuelo que se detallan a continuación:

Estos datos, demuestran en lo hechos, el importante lugar que el Cessna 150 ocupa y seguirá ocupando, en la instrucción de vuelo civil de nuestro País, siendo responsable de la formación inicial de la mayoría de los pilotos civiles que actualmente se encuentran en actividad.

Por todo lo expresado, esta breve reseña no pretende ser más que un modesto pero a la vez merecido reconocimiento a su destacado desempeño, lo cual considero, es compartido por la mayoría de los que alguna vez hemos tenido la oportunidad de volarlo, haciéndonos sentir en cada vuelo, ese vínculo tan especial que se forma entre el piloto y su avión, algo tan difícil de explicar y a la vez tan fácil de entender por aquellos que de alguna u otra forma, somos parte de la actividad aeronáutica.

| MATRICULA | MODELO | ESCUELA DE VUELO |
|---|---|---|
| CX-AYG | 150-A | AERO CLUB MARAGATO |
| CX-AZJ | 150-A | AERO CLUB COLONIA |
| CX-BAD | 150-B | AERO CLUB TREINTA Y TRES |
| CX-BEL | 150-E | CENTO AVIACIÓN CIVIL FLORIDA |
| CX-BEV | 150-G | CHALKLING- PAYSANDU |
| CX-BEW | 150-G | AERO CLUB DEL URUGUAY |
| CX-BEX | 150-G | AERO CLUB ESCUELA DEL AIRE |
| CX-BFA | 150-G | INSTITUTO DE ADIESTRAMIENTO AERONÁUTICO |
| CX-BFE | 150-G | CIRCULO AERODEPORTIVO MONTEVIDEO |
| CX-BFF | 150-G | CENTRO AVIACION SALTO |
| CX-BFG | 150-G | AERO CLUB FLORES |
| CX-BFH | 150-G | INSTITUTO DE ADIESTRAMIENTO AERONÁUTICO |
| CX-BFT | 150-G | AERO CLUB ESCUELA DEL AIRE- ADAMI |
| CX-BFW | 150-G | AERO CLUB MELO |
| CX-BFY | 150-G | AERO CLUB PASO DE LOS TOROS |
| CX-BGU | 150-G | CIRCULO AERODEPORTIVO MONTEVIDEO |
| CX-BGV | 150-G | AERO CLUB CARDONA |
| CX-BGW | 150-G | AERO CLUB DURAZNO |
| CX-BGX | 150-G | AERO CLUB CANELONES |
| CX-BGY | 150-G | AERO CLUB TACUAREMBO |

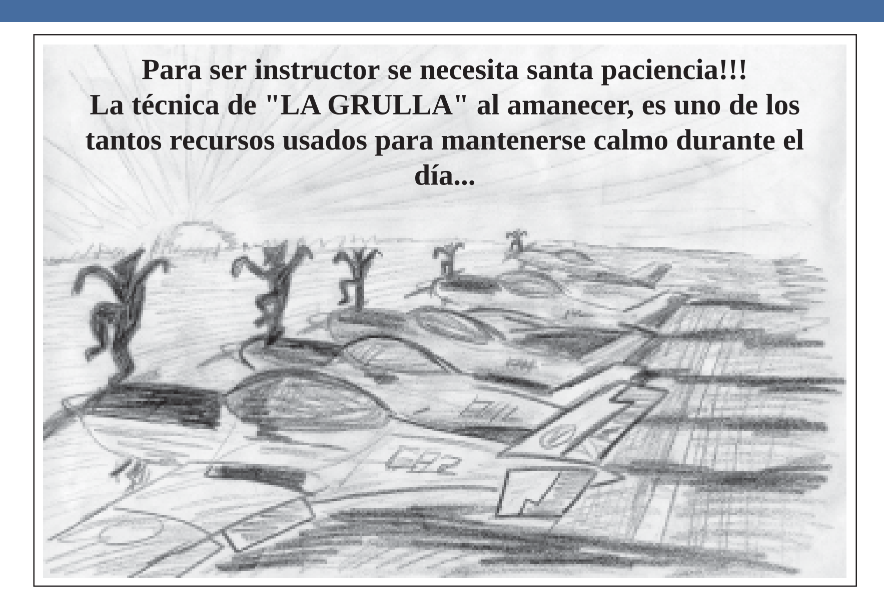
**Tte. Cnel. (Met.) Raúl L. García**

## Performance (Modelo G)

*Velocidad Crucero:*
**120 MPH**
*Crucero Optimo (2400 RPM):*
**110 MPH**
*Velocidad Ascensional:*
**670 fts/m**
*Autonomía:*
**4/6 horas**
*Techo:*
**12.650 fts**
*Peso Vacío:*
**1010 lbs**
*Peso Máximo decolaje:*
**1600 lbs**
*Carrera de aterrizaje:*
**445 fts**
*Carrera de decolaje:*
**735 fts**



# Humor



**Para ser instructor se necesita santa paciencia!!!
La técnica de "LA GRULLA" al amanecer, es uno de los tantos recursos usados para mantenerse calmo durante el día...**









***¡No llores nene...! ahí viene el avioncito... da una vueltita hace un toneau y pica para el looping y despues de la hoja de trebol se prepara para el 360º bajo....***

# Galería Cuerpo de Alumnos





# Temporada 2003 L.U.D. Campeonato "Cad. 3º Hugo Cabrera"

La Escuela Militar de Aeronáutica (E.M.A.), siempre fomentó el espíritu deportivo, teniendo como una de sus principales disciplinas el fútbol, deporte que siempre nos ha acompañado en el devenir histórico.
Nuestra trayectoria en la Liga Universitaria de Deportes comienza en el año 1950, donde debutaría en la Divisional B de dicho campeonato. Este fue el puntapié inicial para lograr 53 años de historia que nos avalan.
El deseo y amor al deporte se ha logrado pasar de generación en generación para mantener la esencia del juego; con este modesto comienzo hoy nos significan un sin fin de historias, carreras, piques inagotables, voluntad, alegrías, y algunas amarguras. Después de un encuentro malogrado deberíamos vernos motivados al ver llegar a la cancha, domingo a domingo a aquellos que con nostalgia recuerdan esa camiseta que alguna vez vistieron y sudaron, forjada de cinchones y agarrones. Aquella misma que se hizo de remiendos para portar en su pecho una cruz, esa cruz que representa el cruce de pistas de donde despegan nuestros sueños y logros para el mañana.
La historia cambia y por tropiezos que fueron ocurriendo año tras año; para observar esto nada mas debemos remontarnos al año anterior; por situaciones adversas tuvimos la desdicha de descender.
Hoy en día, con la experiencia vivida el año pasado estamos trabajando sobre la misma base para no volver con el corazón vacío y la desilusión aflorando por todos los sentidos luego de cada encuentro; hoy día entrenamos para mañana salir a la cancha y jugar mentalizados cada partido como el ultimo, con el objetivo de agregar un nuevo socio a los viejos trofeos de aquellos tiempos que diga: "Campeón de la temporada 2003, Cadete de Tercer Año Hugo Cabrera".
Para él va nuestra dedicatoria:

*"Chelo,*

*Ahora que abandonaste esta en etapa que estamos de paso, para pasar a una superior, estamos seguros que en esa, seguís siendo el mismo que un día se fue en cuerpo, pero no en espíritu.*

*Ese espíritu que siempre nos contagió y todavía nos contagia esa alegría para disfrutar la vida, que nos enseñó que hay que vivir cada momento como si fuera el último.*

*Siempre recordamos tus comentarios jocosos con tu chispa característica que nos alegraba cada momento que compartimos juntos.*

*Día tras día nos acordamos de ti, siempre con diferentes ocurrencias, pero siempre transmitiendo esa buena onda que todos tendríamos que tener para llevar una vida mejor.*

*Sabemos también que el concepto que tenían tus coterráneos de Canelones era igual al nuestro, pues nos contaban que te esperaban el viernes por la noche*

*cuando salías a disfrutar tu Licencia y que realmente lo hacías a pleno hasta el regreso los domingos por la noche a la E.M.A. Esa Licencia que tenía un paréntesis los domingos por la mañana, que junto a tu familia "el Hugo" y "la Marisa", siempre te acompañaban con sol o con lluvia, frío o calor, a verte DEFENDER los colores del equipo de fútbol de la E.M.A. Ese defender merece estar con mayúscula, pues fueron muy pocos los jugadores que lo hicieron como vos, transpirando realmente la camiseta, dejando todo en la cancha, poniendo lo que hay que poner para ganar partidos y todavía de yapa hiciste los dos goles más increíbles y en los momentos más justos que vimos hacer en tantos años que acompañamos el plantel de fútbol de la Escuela.*

*Tu amor a la camiseta era tan grande que un día caluroso de verano, en plena Licencia Anual decidiste con otro compañero ir caminando hasta la Iglesia de San Cono ubicada en Florida, a hacer una promesa para salir campeones.*

*Ese año no tuvimos suerte, pero éste te prometemos que haremos lo imposible por cumplir tu sueño.*

*En tu corta vida creo que cumpliste con el sueño más grande que tuviste, que fue ser Aviador Militar.*

*Todos sabemos los riesgos que ese anhelo implica y todos tenemos que estar preparados para eso, aunque cueste mucho aceptarlo, sobre todo las personas que te queremos mucho.*

*Chelo, un amigo es algo que llevamos en el lado izquierdo de nuestro pecho y ese es el lugar que ocupás siempre en cada uno de nosotros.*

*Creemos que cada persona pasa por esta vida para enseñarle algo a los demás y quizás tu mensaje fue ese, el de vivir sencillamente feliz.*

*Tus amigos."*

Son estas las motivaciones que nos llevan a la hazañosa misión del gol, pero el fútbol es más que eso, pues no termina solo en la cancha; es el trabajo en equipo, es el sueño de acariciar la gloria. Es una familia y en especial hoy que debemos lograr este campeonato que lleva el nombre de aquel que fue y será nuestro compañero en la cancha y un gran amigo para siempre.



# "Licencia: Buenas Noches."

Podría decirse que la Escuela convierte al Cadete en una máquina. Prácticamente uno está todo el día corriendo de arriba para abajo cumpliendo con las actividades propias de la formación profesional que se llevan a cabo.

Los momentos de descanso y dispersión son algo escuetos y en ocasiones hay que hacer uso de éstos para trabajar o estudiar.

Sin duda alguna, uno vive al cien por ciento hasta el jueves, en donde a la tarde, uno ya siente el alivio de saber que la semana está finalizando y que espera un desestressante fin de semana, por lo que el Cadete comienza a despresurizarse. Pero lamentablemente nada termina hasta que termina.




El jueves a la noche uno se encuentra en la situación de comenzar a pensar en su Licencia y juntar fuerzas para terminar el viernes, el cual no es menos agitado que el resto de la semana. Esa noche, uno se puede encontrar ante dos circunstancias totalmente distintas que son: la posibilidad de estar de guardia, en donde uno sólo piensa en terminar el Servicio y no dormirse, puesto que si lo encuentran se quedará en la Escuela por largo tiempo justo un día antes de salir con Licencia; la otra posibilidad que existe es la de que aquellos afortunados, que no están de guardia, y luego del toque de Retreta tienen la opción de elegir entre acostarse a dormir o pasar al anfiteatro, que es una suerte de "cine" que tiene la Escuela, y así deleitarse viendo una película a elección de algún Cadete de 2º (que siempre es el mismo), recostándose en las butacas para disfrutar tal grato momento.

Sin duda alguna que esto desestressa, puesto que por un par de horas uno se olvida en donde está.

El verdadero problema surge al día siguiente, en el momento en que uno se digna a levantarse, y dice: "por suerte es viernes". Ingenuamente intentamos creer que queda sólo ese día para salir con Licencia, pero es bien sabido que el viernes es interminable.

A las 7:50 horas nos dirigimos a los salones para tomar las clases pertinentes.

A aquellos que estuvieron de guardia se les hace muy difícil permanecer en clase sin siquiera cabecear por el sueño, o como se dice en el medio aeronáutico, sin "entrar en pérdida".

Más para los Cadetes de 2º Año, que en el primer semestre teníamos clase de Aerodinámica, y el profesor, un Teniente Coronel Aviador, era muy estricto y no admitía por nada el temblequeo de los párpados, ni tampoco se inmutaba ante el inminente esfuerzo que uno puediera hacer para no dormirse y mucho menos permitir un parpadeo prolongado, ni siquiera el suave zumbido de una mosca que intentara ingenuamente sobrevolar su jurisdicción. Por lo que el Cadete se aterrorizaba cada vez que el sueño lo intentaba vencer, temeroso de dormirse o dormitar y quedar preso justo el viernes, por "dormir en clase".

Una vez finalizadas las mismas almorzamos e inmediatamente nos ponemos el camuflado para concurrir a IMP. Una actividad sin duda un poco intensa que no nos deja hacer la digestión en forma muy placentera.

Inmediatamente surge la "asfixia" del Cadete que intenta dirimir rápidamente si su fusil tiene óxido o no, para proceder a limpiarlo en forma exhaustiva, luego de dar una rápida limpieza al cerrojo y la bayo-

neta asegurándose que no aparezca ni una mísera prueba de la existencia de óxido, puesto que esto dejaría al descubierto una falta de cuidado e inmediatamente nos dejaría sin Licencia.

A todo esto, el Cadete también debe correr para llegar en hora a formación y evitar alguna sanción.

Antes de comenzar la instrucción alguno de los Clases comienzan a leer la Licencia de todo el Cuerpo de Alumnos y los Servicios para el día domingo, las comisiones y demás órdenes inherentes al fin de semana, para luego proceder con la Instrucción Militar Práctica, la cual puede durar dos horas, tres o las que se consideren necesarias, provocando con ello una seria afección sicológica en los Cadetes que se encuentran deseosos de terminar y no saben cuanto falta aún.

Al finalizar la misma debemos dejar rápidamente el armamento y cambiarnos de Educación Física para dirigirnos a hacer un poco de formación corporal, en donde permanecemos unas dos horas aproximadamente a cargo del profesor “Gastón Gastardi" Cánepa, el cuál se asegura de dejarnos con una “fatiga estructural” importante.

Luego, debemos ir desde el gimnasio a los alojamientos, sacarnos la ropa, darnos un baño, cambiarnos de Licencia, armar el bolso, aprontar todo para irnos, y estar a las 18:00 horas prontos para salir; todo en unos 15 minutos, ya que a las 18:10 horas los Clases deben entregar novedades y 18:30 horas sale la Licencia.

Todo eso mientras los Clases intentan apurarnos para que no lleguemos tarde a formación.

Se podría decir que es casi imposible llegar en hora sin retrasarse unos minutos, aunque a veces se logra.

Finalmente los Cadetes están prontos a las 18:10; ya estamos “entregados” y sólo pensamos en salir... Pero comenzamos a mirar de un lado a otro y vemos que falta gente, son aproximadamente las 18:30 y hay ocasiones en las que se ve llegar a un comando de Cadetes embarrados y con pelota bajo el brazo: es la “élite” de fútbol, como dicen ellos, que han terminado un tanto después la práctica, por lo que hay que esperar a que se bañen y se cambien. Allí uno se cuestiona por que se habrá apurado tanto.

Una vez que bajan son las 19:00 horas, allí viene el Oficial de Disciplina para sacar a la Licencia y ve que falta gente, por lo que se va y pide que le avisen cuando estén todos. En ese momento es cuando uno realmente se pone nervioso, y mientras ve alejarse lentamente al Oficial de Disciplina ruega que no se vaya, y piensa: “que nos banque un poquito y que espere”.

Es ahí donde realmente se comienza a sospechar que el salir va ser técnicamente imposible.

Algunas veces el Cadete puede dirigir su mirada hacia la ventana del despacho del “Gran Teniente” y ver cómo se hace un pequeño hueco entre las venecianas y observar los ojos del mismo moverse de un lado a otro como si estuviera buscando a alguien en falta para ponerle una “tipita” o una “tipein”.

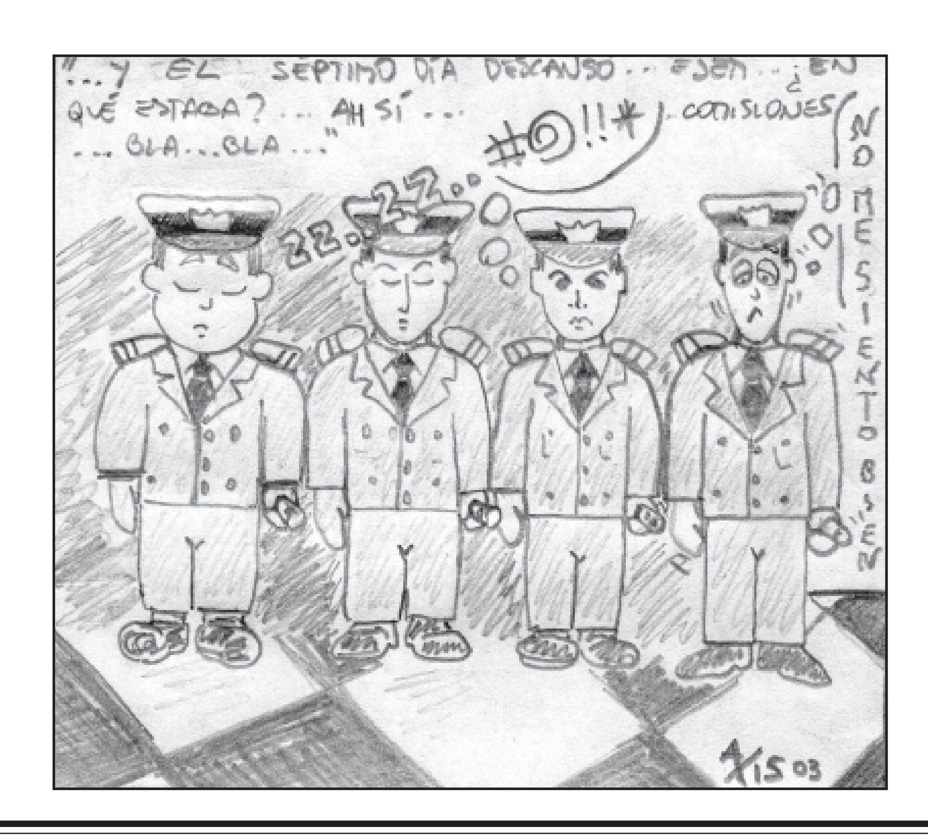
Cuando finalmente detecta algo que merece su atención, los ojos desaparecen de la ventana y se abre la puerta de su despacho por donde apenas asoma la cabeza hacia afuera y nos mira como si estuviera perdido.

Entre una cosa y la otra son las 19:15 y algún Cadete de 2º que otro piensa que cuando él se haga cargo será todo distinto y saldremos en hora, pero la realidad es que año tras año el Cadete de 2º piensa lo mismo y la historia sigue siendo la misma.

En el momento final siempre falta algún Clase, y cuando no, hay algún Cadete que debe subir por la llave de su casa, la billetera o la agenda que olvidó.

A esta altura del día ya hace 30 o 40 minutos que estamos parados firmes, o en ocasiones un poquito más, hasta que finalmente llaman al Oficial de Disciplina para entregarle novedades, quien, curiosamente, casi todos los viernes es el mismo. Hecho singular que aún no he logrado explicarme.

En el preciso momento que todo está en orden y que ya nadie se mueve ni se pasea delante de la formación, y una vez en que los Clases parecen haberse congelado en sus lugares, sin escuchar sus voces, esperan perplejos a que el Encargado de Curso se digne a pedir órdenes y nos saque de



la tremenda pesadilla de la espera.
Milagrosamente llega el Oficial de Disciplina, que suele ser el Teniente “Dinner”, el cual momentáneamente me hace pensar en todo lo que podré comer ni bien pise mi casa, dándome una sensación de paz suave y lenta, como sin apuro, puesto que sabemos que toda la espera ya esta llegando a su fin. Es allí donde con mucha tranquilidad y suavidad pide atención a la formación y saca un matote de hojas que llegan hasta el piso, diciéndonos que va a leer la Licencia del Cuerpo de Alumnos, los Servicios para el día domingo y las comisiones; por lo que a los Cadetes se le ponen los ojos saltones las respiraciones se aceleran, se escuchan diversas tonadas de suspiros en un tono armónico de desespero, y piensan: ............. “no por favor otra vez no, ya me lo leyeron dos veces”.
Una vez finalizada la lectura el Oficial pregunta si “hay alguna duda con la Licencia o los servicios que se acaban de leer”, pregunta que suena un tanto irónica, como si fuera una burla fina y disimulada, puesto que es la tercera vez que el Cadete escucha todo esto y lo único que hasta el momento le interesa es irse con Licencia.
Bien; precisamente aquí es donde el Cadete se cuestiona si realmente no será mejor quedarse, es donde ya no soporta más estar parado firme y donde no encuentra otro consuelo que el de llegar a comer algo y acostarse a dormir. A esta altura el "desespero" por salir es demasiado grande.

Para cuando el Oficial de Disciplina termina, el Cadete ya esta cansado y un tanto alterado, y sabe que son más de las 19:30 horas. En ese momento el Oficial de Disciplina hace tomar los bolsos y pide que se retiren hasta la Plaza de Armas, en donde una vez allí, debemos esperar órdenes.
Cuando uno marcha hacia la misma, ya no quiere saber nada de nada y se encuentra alterado. Los Clases están aún más alterados, y además denotan que los Cadetes no ponen voluntad en formación al marchar, por lo que efectúan algunas paradas a lo largo del camino y aleccionan a algún Cadete que otro hasta que finalmente llegamos.
Una vez allí nos paramos firmes y esperamos unos 10 o 15 minutos a que salga el Oficial de Disciplina y se digne a dejarnos salir.
A esa altura uno ya perdió casi que la capacidad de razonamiento y no piensa en más nada, solo quiere llegar a su casa y a comer algo.
Finalmente sale el Oficial y se dirige a la formación diciendo: *“Licencia, buenas noches”*, y es allí donde se escucha algún que otro suspiro de alivio.
Tanto estoicismo en la espera para escuchar tan solo estas tres palabras.
Inmediatamente llega el micro y nos embarcamos para retirarnos con Licencia; pero aún no termina el viernes, puesto que cuando uno se sienta y éste comienza a andar, estamos un tanto cómodos, con las luces del interior apagadas, a una temperatura ideal...sucede que algunos son salientes de guardia, además todos estamos cansados. Es cuando nuevamente el sueño comienza a acecharnos, y uno sabe que si se duerme en un transporte Militar pierde de su próxima Licencia inmediatamente, por lo que aún queda una última lucha desesperada.
Uno se baja del micro y se dirige a su casa pensando comer y acostarse, o quizás salir con los amigos. Se comienza a planificar el fin de semana y a liberar las tensiones, fundamentalmente la del viernes, y a superar el hecho de salir con Licencia que es prácticamente una misión imposible de cumplir.
Finalmente cuando uno llega a su casa está exhausto, con sueño, y “trancado”, como decimos vulgarmente nosotros, lo primero que ve es a sus padres que con alegría y sonrientes se abalanzan sobre uno desconcertándolo y diciéndole ingenuamente: *“¿Cómo te fue?”*.
Allí es cuando uno se enloquece y piensa que ellos son parte del stress sicológico que venimos viviendo, piensa que ellos han ideado todo el día del viernes y que son los cabecillas, que esto es otra especie de prueba de resistencia mental más, y comenzamos a creer que nos están tomando el pelo y burlándose, por lo que en ese momento todas las alarmas de peligro dentro del cerebro comienzan a sonar y uno siente que “la temperatura y la presión de aceite” es muy elevada y que nos vamos a prender fuego de un momento a otro.
Precisamente es donde debemos comenzar a controlarnos nuevamente e iniciar un proceso de depuración espiritual, concientizándonos de que ya no existe peligro alguno y que estamos con pista libre, y tranquilamente podemos reportar “en posición”.................

**Cad. 2º Diego Silvera**

# El Chipmunk III

**Ya lo dijo Richard Bach, más o menos así: "Un avión es una cantidad de trozos de metal de distintas formas y tamaños, pedazos de tela, tornillos, motor de metal, chapas de aluminio, instrumentos que responden fríamente a su diseño, cables, bulones y todo un conjunto ensamblado y alineado para que pueda –en determinadas condiciones- elevarse del suelo y desplazarse por el aire bajo el control de un piloto." *Y también más o menos así, agregó en alguna parte que* "el piloto es un ser humano. Pero el avión, nunca."
**Terminantemente NO.**
Y por lo tanto, es una cosa que vuela pero no piensa; una máquina pergeñada por el hombre...no puede tener sentimientos, no tiene alma. ES UNA COSA.
**Claro y concreto:¡NO TIENE ALMA!...**
...¿No tiene alma...?
*Con mi mayor cariño y mejor respeto hacia el admirable piloto-escritor, al igual que Richard yo cuento una anécdota que en su momento me hizo dudar.
Atención!!... Es cierto que no tienen alma. -Solo refiero lo siguiente que fue real, a los efectos de señalar un error o varios que bien pudieron tener consecuencias dramáticas y que un piloto no debería cometer si quiere algún día conversar con sus nietos.
Nada más que por eso. Me precio de ser un tipo centrado y lógico.
Yo no puedo creer que esa cosa que llaman avión, pueda tener alma. Pero...
**¿NO TIENE...?**

**Fue en una tarde de un entrante otoño.
Quizás a mediados de abril, de uno de aquellos años...
Como director-ejecutivo e instructor de una organización de televisión, se decidió que impartiría lo que era como ahora se dice un *curso-taller*, en la ciudad capital de Treinta y Tres, lugar donde uno de nuestros asociados –el entonces Canal Once- daba los primeros pasos de su vida en transmisión abierta.
Hacía pocos días yo había regresado de mi primer vuelo-ferry desde la Cessna en Wichita, estado de Kansas, hasta las costas de nuestro querido río Uruguay.
Obviamente, con esa formidable experiencia, me consideraba una especie de pilotazo supernavegante, vencedor de montañas y tempestades, vientos encontrados y visibilidades cero.
¿Quién iba a poder conmigo?
Fue así que decidí viajar a la capital olimareña en el amigo Chipmunk, en compañía de mi segundo en la empresa, cariñosamente apodado "El Cuca".
-"La cosa es un boleto –le dije; Vamos a Mercedes, completamos nafta y desde allí, 90 grados y 5.000 pies sin movernos hasta Treinta y tres... A la izquierda tenemos el río Negro casi todo el camino... Bien fácil... ¿Vamos?"
A él, le gustaba volar (años después se hizo piloto) y no dudó un instante: "Vamos", dijo.
Sobre las dos y media de la tarde, me enfundé en el flamante mono de vuelo adquirido en Wichita (prenda oficial de la USAF por cierto) y ajusté en mi muñeca izquierda el también flamante cronómetro Tissot que había comprado a los árabes de Panamá en ese mismo viaje.
Evidentemente, mi amigo el Chipmunk tenía ganas de volar.
El caprichoso Gipsy Major arrancó rápidamente y en pocos minutos estuvimos en Mercedes.
Completado el combustible y luego de una estirada charla con mis amigos del aeroclub local, algo así como esos coloquios entre pescadores en los que cada uno pretende haber sacado el pez más grande, montamos de nuevo en el plateado avión, contando con "asistencia de tierra" para el arranque. -Algo propio de mi alta dignidad de consumado aviador...
Decolaje standard, viraje para la vertical de referencia del aeródromo y curso de ruta hacia mi destino, trepando para 5000 pies ya en rumbo.
Sobre la vertical, aprieto el "poussoir" del flamante Tissot y el cronómetro fantástico inició su marcha registrando el tiempo de vuelo (*elapsed time*, Juan Julio!).
Vistazo conforme a la brújula ubicada un poco más alto que el piso, entre mis pies. (En verdad un lugar oscuro y difícil de ver, especial para complicarle la vida a uno que, indefectiblemente, debe apartar la vista del exterior y acostumbrar el ojo a esa oscuridad. ...Ese hermoso instrumento de imponente apariencia que semejaba un "gyro" remoto, merecía más respeto pero... ¿Para qué hacerla fácil si la podemos complicar?).
Luego, ajuste del giróscopo direccional y "a volar joven". Fue en ese momento que el Cuca me grita desde atrás, "¿Tiene la carta allí?... Démela que voy a navegar yo!..."
Como la cosa era "un boleto", no tuve inconvenientes; le pasé el mapa de la ESSO (la "carta") y me dediqué a mantener rumbo y nivel, disfrutando el panorama de nuestro terruño.
EL CIELO DE LOS SUEÑOS
*En esa especie de tranquila paz del vuelo sin novedades, entre nubes dispersas en azules de fantasía, la mente vuela en otra dimensión.
Las ilusiones de una vida celeste adquieren forma de realidades inmateriales que nos son íntimas; absolutamente personales.
La cabina en tandem y sin intercomunicador, propicia el ensueño y aviva la imaginación del mundo individual que el piloto de un caza tenía en otros tiempos.
El diálogo es con el avión amigo que, de vez en cuando, responde con una breve sacudida o un ligero cambio en el sonido de su motor.
El tiempo, se toma su tiempo en pasar...
En ese transcurrir, el cielo se fue poblando de múltiples fracto-estratos, puñados de algodón inofensivos que, sin embargo, proyectan su sombra en el terreno para conformar una suerte de damero en claros y oscuros que en cierta forma esconden detalles y referencias del suelo. Arroyos, caminos, pequeños pueblos o vías férreas, dejan de existir en trechos.
Parecen no estar donde debían estar.
Enésima mirada al girocompás y la brújula, pasando por el velocímetro que permanecía clavado en 105 nudos, un control del tiempo y de pronto,
**SOBRESALTO!!**
Las seis menos diez pasadas!...
No puede ser... Una hora y 50 desde el punto

inicial y yo calculé como máximo poco más de una hora y media a Treinta y Tres!...
Clavo los ojos en la esfera del Tissot y las manecillas me indican que efectivamente van otros 20 minutos desde la marca de los treinta.-(Aclaración: ese cronómetro marcaba segundos en el segundero central y de cero a treinta minutos en la pequeña esfera interior. La otra esferita, marcaba la marcha normal del reloj en segundos)
Miro para todos lados girando la cabeza como una lechuza y no distingo ninguna referencia.
Ni pueblos, ni arroyos, ni caminos. **¡Nada!...**
Yo estaba absolutamente seguro que no me había desviado ni medio segundo de mi rumbo marcado en el compás. Por otra parte, era fácil comprobar que el viento era nulo.
Una duda cruel me aqueja: ¿Habré pasado por arriba y no lo vi?
Vuelvo la cabeza hacia atrás y le grito a mi compañero. ¡Cheee...! ¿Dónde estamos?...
Sólo escucho el ruido del motor. Mi navegante, estaba en otro mundo.
¡¡Cheee...Cucaaa!! ¿Dónde estaaamooos?...
Entonces, adivino que me mira y me responde: “Yo que sé... Hace rato que me dormí...”
Una violenta patada en el corazón lo hace latir a plenas revoluciones.
Vuelvo a mirar para todos lados y me parece ver hacia donde apunta el morro el brillo de techumbres a unos 15 kilómetros, entre el claroscuro de las nubes. -Mirá allá adelante –le digo a mi compañero; ¿No ves unos techos a lo lejos?
“Yo no veo nada” me responde.
¡Diálogo terminado!
-Tengo que adoptar una rápida decisión –pienso- Si me pasé, ya estoy en territorio brasilero y con este avión que de cualquier manera es militar. ...Veo unas rejas y una tarima de calabozo.
Decisión: ***Maniobra clásica del manual***.
Giro de 180º y p’atrás hasta que reconozca algo.
“Los brazucas no me van a agarrar vivo”.
Vuelo unos cinco minutos en rumbo inverso y no hay caso: No reconozco nada.
Por el contrario, me parece volar por encima de montañas y no de serranías.
El sol comienza a bajar y la tierra se oscurece. (El Chipmunk no tenía la batería y por tal motivo ninguna luz que funcionara. Afortunadamente los instrumentos eran fosforescentes)
“Pilotito, andá buscando un lugar para bajar... Y que sea pronto”.
Diciendo y haciendo.
Comienzo a descender en espiral mirando si se ve algún lugar apto para aterrizar, en un terreno que no parece muy amigable.
Pronto el altímetro marca 1.300 pies y por suerte las montañas son nada más que sierras, obviamente.
Laderas de las lomas aradas, un camino vecinal lleno de huellas, cañadas que se entrelazan en las hondonadas.
Un ranchito acá y otro más allá...
Pero, ¿qué es eso?
Entre dos parcelas aradas veo una recta bien definida de terreno verde, casi bajo mi ala izquierda. Inclino el plano pisando el pedal contrario y, efectivamente, parece como una pequeña pista.
¡Ese lugar y se acabó!
Completo en descenso un giro abierto y dejando de lado todos los instrumentos, vuelo a instinto, mirando atentamente el suelo. Paso a un lado de la supuesta pista a menos de 70 nudos y no sólo me parece chica sino que en la cabecera hay un alambrado de 7 hilos y al final, un arado de rejas cierra totalmente toda posibilidad de seguir más allá. Por lo demás, el piso era bien liso y de apariencia consistente.
Motor, viraje rápido de 360 grados y más para convencerme yo mismo que para advertirle a mi compañero, le digo:
“No te asustes, voy a hacer un pasaje de prueba y después aterrizo.” -Esa natural inconsciencia del lego, ni siquiera lo dejó preocuparse por el asunto.
“Bárbaro”, me dijo.
–Para él, todo estaba bien.
Para mí, la procesión iba por dentro...
Hago la segunda pasada a unos 20 metros de altura y voy planeando lo que pienso voy a hacer.
“Esto tiene unos cien metros, no más”.
El sol ya comenzaba a ocultarse, un poco demasiado rápido para mi gusto.
***“Alea jacta est”:*** voy a remontar la loma hasta el alambrado...
y cuando toque el alambre con las ruedas, allí lo aplasto contra el piso y chau.
SI... Lo pensé yo solito y lo decidí de la manera más natural, instintiva e inconsciente total!!...
Para darme valor seguramente, se lo dije a mi compañero.
–Le pareció perfecto al inconsciente.
¡Allá vamos Chipi!
Bajo hacia el cañadón que bordeaba la loma sin perder de vista al alambrado y, allá arriba recortado en el contraluz del ocaso, las rejas del arado como “ayuda” de navegación.
Le hablo a mi avión: “Bueno Chipito, esta que te pido es brava, pero me lo tenés que hacer porque ahora no hay otra... Yo te quiero mucho.”
- Una breve sacudida fue la respuesta.
Nos deslizamos en la hondonada y alcanzo a ver el brillo fugaz de algunos manantiales tan comunes de las serranías y, en otras circunstancias tan hermosos.
Viro a 60 nudos comenzando el repecho de “final”. Todos los flaps abajo.
Como una red de tenis, surge a mi frente sobre la cima de la loma, el entramado del alambrado.
Subo hacia él.
52 nudos, bajando... 47 nudos... lo mantengo colgado con golpecitos de motor.
Las yemas de los dedos de mi mano derecha son cinco formidables sensores que me transmiten la más mínima vibración del bastón de mando, la más pequeña variación de las presiones.
Las puntas de ambos pies, parecen estar solidariamente unidas al timón de dirección y también vibran con él, hiper- sensibles a cualquier cambio de presión.
La inigualable computadora del cerebro, coordina y procesa al máximo de su capacidad de millones de mega-hertz.
-No hay quien la iguale en ese momento.
¡Ahí viene el alambrado!!...
Un poco más abajo... un poquito más... ya estáaa...
Las ruedas rozan el alambre que vibra. **Lo siento en mis entrañas**.
Corte motor, todo atrás... abajo, ¡ya!...
Más que fiel, el Chipmunk obedece y se aplasta contra el suelo con un quejido desde un metro de altura. Acciono rabiosamente la palanca del freno, el bastón de mando apretado contra el estómago.
El pobre avión se empina en sus patas delanteras, como queriendo capotar... Duda un momento...
**“ ¡No me hagas eso Chipi...!”** -le ruego.
Entonces, vuelve a sentarse en la rueda de

cola.
Se desliza unos metros más y se para.
¡Se para todo... hasta el motor!
Me quedo un momento inmóvil en la cabina. Luego, desprendo el cinturón y me bajo sobre unas piernas no muy seguras.
El Cuca, está lo más campante. –No sabe el peligro que corrió.
Miro la "pista" en que bajé.
El arado estaba a unos 35 metros allá adelante.
El avión quedó a unos 50 metros del alambrado de la cabecera. ¡Intacto!
Mi pista, apenas llegaba a los 85 ó 90 metros de largo.
Miro a mi avión: La hélice brillante apuntando a la hora una, acompaña el gesto orgulloso de la trompa compadrona y la única luz de su pata izquierda, parece guiñarme el ojo burlona como diciendo ¿Viste?...¡Lo hicimos!... Sin embargo, el sonido chispeante del metal al enfriarse, fue una especie de rezongo: "¡No me metas más en estos líos ¿taaa?"
Claro: La amistad tiene un límite ¿no?
-Por el camino vecinal llega un hombre a caballo y nos grita: "¿Le pasó algo al avión muchachos?"
Con un enorme baño de honestidad y sin recato alguno, le respondo: "No... al avión no... Al piloto fue." Agregando ya en el colmo de la incertidumbre: "Dígame... ¿Treinta y Tres queda para allá no?" y señalo casi desafiante hacia el Este.
"Si... -me responde- yo los vi que iban alto derechito para allá y de repente agarraron p'atrás y se vinieron para abajo dando vueltas... Creí que se les había descompuesto el avión".
-No Don... Me perdí como un principiante...
**¡Bien recontra perdido!**
En eso, el clásico ruido de un motor de Ford-A se aproxima por el campo y a poco la también clásica figura con capota apareció tras el recodo de la loma.
"Ese hombre es don Cuadrado, el dueño del campo", nos informa el jinete.
El Ford-A se detiene junto a la reja del arado atravesada y el hombre baja para dirigirse hacia nosotros.
Luego del saludo, le explicamos nuestro triste caso y, dado que ya se hace la noche, le pedimos permiso para quedarnos allí hasta el amanecer, en que seguiremos para Treinta y Tres (si el Chipmunk quiere).
Estoicos como ninguno, estábamos dispuestos a pasar la noche bajo el ala.
Con esa proverbial generosidad de nuestra gente, no sólo accede a nuestro pedido sino que insiste en que si puedo seguirlo con el avión, podemos dejarlo cerca de "las casas" bien cuidado de los animales y nosotros dormir en su casa: ..."P'a qué se van a agarrar todo el rocío y pasar frío si yo tengo techo y comida de sobra para todos."
"Bueno, si arranca, lo seguimos. ¿Es muy lejos?"
-"No... un tirito no más. Préndanlo y me siguen que yo prendo las luces del Ford"
Entre todos, corrimos el arado.
Para mi sorpresa, el motor arrancó al primer tirón de mano –El Chipi quería ir a descansar también, era evidentemente.
Comenzamos el recorrido a campo traviesa. Un recorrido que jamás podremos olvidar.
Golpe de freno a derecha, golpe a la izquierda, la trompa que no me deja ver nada, golpe de acelerador en el arenal, desesperación por seguir las huellas en el terreno, el agua y las piedras de la cañada... Por fortuna la hélice queda alta del suelo...
La noche cayó por completo.
Allá, como a 100 metros de distancia, yo distinguía apenas la luz roja trasera del Ford-A.
Veinticinco minutos después, el auto atraviesa una portera y se detiene junto a un gran galpón.
Detengo el avión en la portera y veo al buen hombre que me hace gestos desesperados para que siga y poder así guardar el avión en el galpón.
Como un verdadero desagradecido, rabioso por ese recorrido infernal a través del campo después de haber cruzado DOS CAÑADAS llenas de agua con el avión, le señalo las alas y le hago un gesto indecente con la mano y el codo opuesto. ¡No podemos cortar las alas, las preciso para mañana!...
El hombre comprende enseguida, no faltaba más.
"Bueno, entonces átenlo por las dudas y mientras yo cierro las cimbras y arreo el ganado para que no entre a este potrero... Enseguida vuelvo."
La bonhomía de nuestro nuevo amigo, fue el mejor ejemplo para recordar cómo debía comportarme.
Unas lonas cubrieron la carlinga y el capot del motor, previniendo dificultades con alguna helada.
Hierros clavados en el suelo y cuerdas aseguradas en las anillas de fijación firmemente y le digo al Cuca:
"Andá marchando con el hombre que yo reviso algunas cositas y voy con ustedes".
*A solas con el Chipmunk ya bien abrigadito con las lonas, pasé mi mano por la brillante nariz y el frío de su filosa hélice.
Yo sabía que me iba a entender.
"Chipi viejo –le dije- te portaste como un verdadero amigo... Disculpame viejo... Que descanses bien y gracias, amigo mío."
En respuesta, el ruido del metal al enfriarse, se fue apagando como en un sueño de modestia.
...Esa noche en "las casas" de Don Cuadrado en medio de las sierras, el asado con cuero frío, la "Brasilera" envuelta en lona, el análisis con la almohada queriendo saber por qué me perdí, la madrugada del avión con escarcha, el decolaje en semicírculo, las balizas hechas con bosta, el saludo aéreo a la familia con la peonada y el "aterrizaje-carroussell" en la pista olimareña, son recuerdos para otro relato que vendrá.-
...Qué cosa ¿no?... El "Richard" tiene razón...
Un avión es un montón de pedazos de metal, tela, gomas, cables, alambres y...
Un avión, no tiene sentimientos, no puede tener alma... ¿NO TIENE...?

**P.A.C. - P. S. Boggiani**

# *Promoción Egreso 2003:*
# Cnel. (P.A.M.) Rogelio Otero



El Cnel. (P.A.M) Rogelio Otero, un auténtico pionero, aviador de las primeras épocas de la Escuela Militar de Aviación, claro ejemplo para la juventud por su tesón y firmeza vocacional, artífice luego con su Jefe el Tte. Cnel. Cesáreo L. Berisso, de la evolución de dicha Escuela, así como en la puesta a punto del único avión diseñado y hecho en Uruguay, el "Montevideo".

Nació en Montevideo el 23 de Febrero de 1896. Ingresé en la Escuela Militar en 1912, de donde egresé a fines de 1917 como Alférez del Arma de Artillería.

A mediados de 1918, luego de finalizado el Primer Curso de Pilotaje de la Escuela Militar de Aviación, se hace un llamado para iniciar en 1919 un Segundo Curso, al cual se presenta el Alf. Otero. A fines de 1918 es aceptado y comienza a principios de 1919 las clases en Farman de 50 HP de manos del Cap. Adhemar Sáenz Lacueva y del Tte. Esteban Cristi. Este segundo Curso se interrumpe en Agosto de 1918 por falta de material de vuelo, por lo que tiene que regresar al Regimiento de Artillería donde prestaba servicios.

La Escuela Militar de Aviación renace en 1920 con nuevos aeroplanos y otros instructores graduados en Brasil, que se sumaron al Cap. Cesáreo L. Berisso a fin de comenzar otro segundo Curso de Pilotaje en 1921. Por lo cual el Tte. 2° Rogelio Otero se presenta nuevamente a fines de 1920 y recomienza el ahora sí. Segundo Curso de Pilotaje a principios de 1921.

Recibe instrucción de vuelo en AVRO 504 K de motor rotativo; el 11 de setiembre de 1922 finaliza el curso, recibiendo el brevet N° 11 que imparte el Instituto, siendo el primero de esa promoción de doce integrantes.

Inmediatamente, continuando sus estudios empieza el Primer Curso de Aplicación o Superior que se da en la Escuela, lo finaliza el 31 de diciembre de 1923, recibiendo el brevet correspondiente que es el N° 1 del Instituto, siendo el primero de cuatro alumnos, a su vez es el primero que lo recibe en el país, los anteriores fueron fruto de estudios en el extranjero.

Por su categoría como aviador, fue designado instructor de vuelo tanto de los cursos de pilotaje y aplicación de Oficiales como de personal subalterno; además se calificó en todos los aviones de la institución ( SPAD, Nieuport, S.V.A, Breguet XIV, etc.)

En abril de 1925 siendo Capitán es seleccionado para realizar cursos de perfeccionamiento en el Centro Aeronáutico de Versailles en Francia. Regresa en 1927 con el grado de Mayor y el brevet de piloto y observador en avión y en globo cautivo.

Aquí es nombrado Sub-Director de la Escuela Militar de Aviación.

Durante 1928, fuera de sus tareas como organizador e instructor, acompaña al Tte. Cnel. Berisso en vuelos de prueba y de ensayo por todo el interior del país en el avión nacional "Montevideo" y prepara el gran raid Montevideo-Nueva York, que intentarían en 1929.

El 17 de marzo de 1929 comienza con el Director de la Escuela Militar de Aviación, Tte. Cnel. Berisso y el mecánico Dagoberto Moll, el gran raid Montevideo-Nueva York por el Pacifico, con el avión diseñado y construido en propio instituto, A.R.M.E-2 N°1 "Montevideo", que los lleva hasta las selvas de la frontera de Ecuador y Colombia, donde se ven obligados a efectuar un aterrizaje forzoso por fallas e incendio del motor del avión, sobreviviendo los tres al accidente. Luego de peripecias y episodios azarosos llegan a Tumaco en las costas colombianas del Pacifico, desde donde regresan por avión, vapor y ferrocarril a Montevideo.

En 1930 formo parte de la Comisión General de Aeronáutica creada para los eventos relativos a la Aviación en el Centenario de la Constitución de la Republica.

Entre los hechos más importantes que logró dicha Comisión es recordable el denominativo de Aeródromo Militar (hoy Base Aérea), "Cap. Juan Manuel Boiso Lanza" al antiguo campo de aviación del Paso de Mendoza.

Asciende al grado de Tte. Cnel en 1931 y continúa como Sub-Director de la Escuela Militar de Aviación, habiendo sido nombrado el Cnel. Tydeo Larre Borges nuevo director de la institución.

En 1932 son designados para prestar servicios en el Estado Mayor General del Ejército.

Al aprobarse el 26 de febrero de 1934 la Ley de cuadros del Ejército, que incluía el Escalafón de Aeronáutica, pasaron al nuevo escalafón dieciocho oficiales aviadores, encabezados por el Cnel. Berisso y el Tte. Cnel. Otero.

Asciende a la jerarquía de Coronel del Arma de Aeronáutica el 1° de febrero de 1935, continuando en el Estado Mayor General del Ejército.

Sintiéndose lesionado en 1938 por no haber sido tomado en cuenta para el nombramiento de Director de Aeronáutica Militar, a pesar de ser el Jefe de Regimiento de Artillería a Caballo, solicitó el retiro voluntario, pasando a esa situación.

Falleció en Montevideo en 1985, injustamente olvidado, luego de haber sido un incuestionable pionero de la Aviación de la época heroica, habiendo alcanzado su nombre relevancia continental en 1929 cuando el gran raid Montevideo-Nueva York.

*Reseña biográfica basada en la investigación del Asesor histórico del CGFA y profesor de Historia Aeronáutica Tte. 1°(Av.) Juan Maruri.*

# *Despedida Icaros*

Aún está en mi recuerdo aquel día que nos decían: "..... los felicito señores, les quedan cuatro años menos un día...", también cuando mencionaron que para llegar era muy difícil hacerlo individualmente, que teníamos que ser como un muro, una pared, que éramos un grupo de piedras formándolo. En realidad es lo que somos, un "grupo numeroso" de personas (como en un par de ocasiones nos mencionaron) con sus propios pensamientos, pero que aprendieron a sentir muy similar.

De esta manera, hoy, casi cuatro años más tarde, con algún camino recorrido, con bastante experiencia adquirida, con un trayecto de buenos y malos momentos, de buenos y malos recuerdos, estamos finalizando nuestra primera parte de aprendizaje en lo que es la vida militar.

Asumimos que nos ha tocado un momento muy difícil y delicado de la situación actual del país, y obviamente la Fuerza Aérea no escapa a esta realidad.

De acá en más el desafío es aún mayor, como deberá ser el profesionalismo con el que afrontaremos nuestras próximas metas.

Igualmente está demostrado que los golpes nos unen cada vez más, golpes que son inevitables en la vida, y que se hacen más comunes en esta carrera que por vocación elegimos.

El tiempo ha pasado y los Ícaros se van de la Escuela esperando haber dejado nuestro granito de arena para mejorar ya sea en los más mínimo la realidad de éste Instituto, en el cual compartimos, vivimos, y aprendimos tantas cosas.

Lamentablemente fue en ella donde tuvimos que despedir a un amigo, quien junto a otro camarada emprendieron su vuelo eterno. Quizá el primer gran "palo" para algunos, y uno más para otros; pero todos sabemos que sentía como nosotros, y que "el gordo" se fue haciendo lo que quería, se fue siendo un aviador de la Fuerza Aérea Uruguaya.

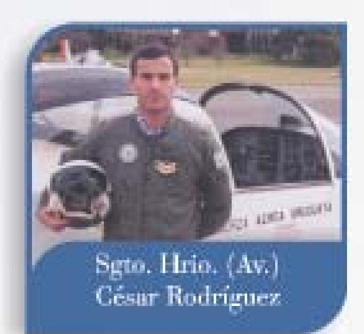
Pero lo más importante es tener claro y bien en mente su sonrisa, su alegría siempre presente, este es el recuerdo que de él tenemos, de felicidad, con eso, y con todos los inolvidables momentos compartidos es con lo que nos quedamos.

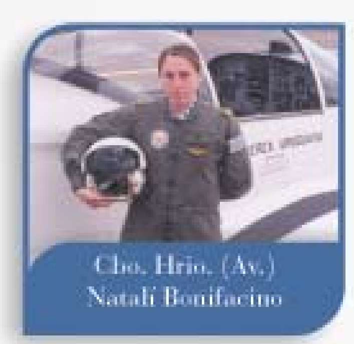
Así que por más que éste artículo se titule Despedida Ícaros 2000, dado que culminamos nuestro pasaje por nuestra segunda casa, en nombre de todos nosotros, esto es para vos Chelo, es un quédate tranquilo, aunque sin prisa, que algún día volaremos la misma formación. Hasta siempre.

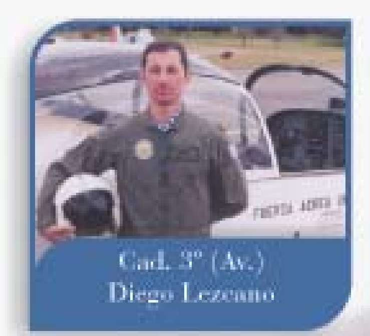
ÍCAROS 2000

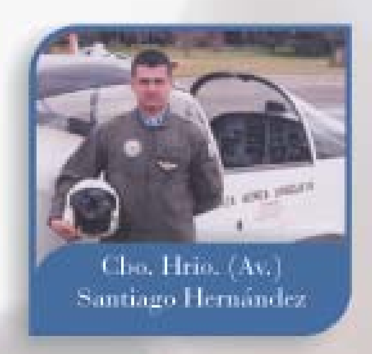


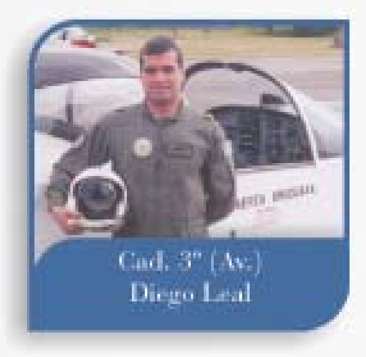
# Icaros 2000

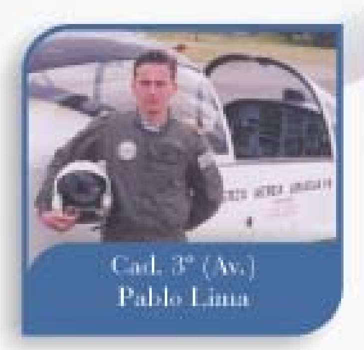

Sgto. Hrio. (Av.)
César Rodríguez


Cbo. Hrio. (Av.)
Natalí Bonifacino


Cad. 3° (Av.)
Diego Lezcano

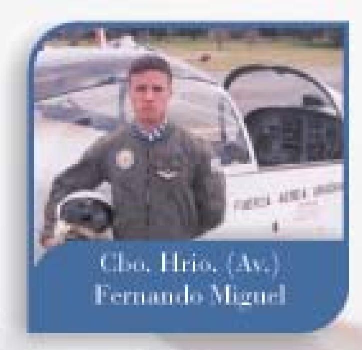

Cbo. Hrio. (Av.)
Santiago Hernández

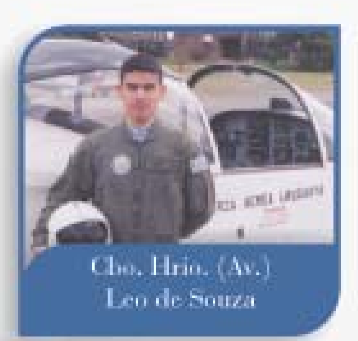

Cad. 3° (Av.)
Diego Leal


Cad. 3° (Av.)
Pablo Lima

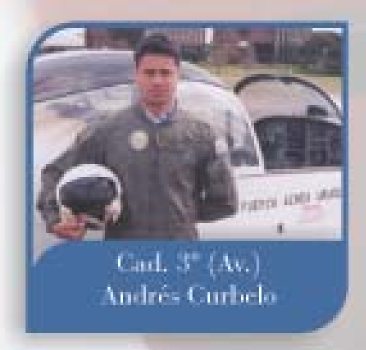

Sgto. Hrio. (Av.)
Claudio Segovia

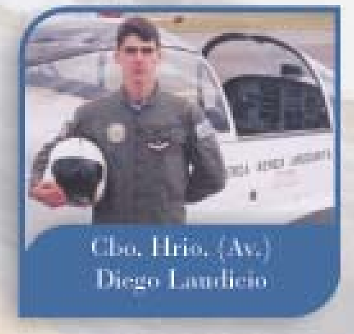

Cad. 3° (Av.)
Sergio Cor

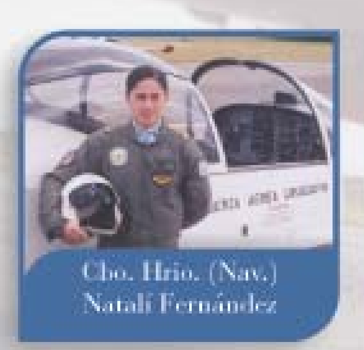

Cbo. Hrio. (Av.)
Fernando Miguel


Cbo. Hrio. (Av.)
Leo de Souza

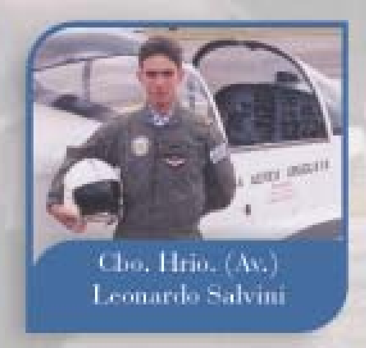

Cbo. Hria. (Nav.)
Luisa Díaz


Cad. 3° (Av.)
Andrés Curbelo


Cbo. Hrio. (Av.)
Diego Laudicio


Cbo. Hrio. (Nav.)
Natalí Fernández

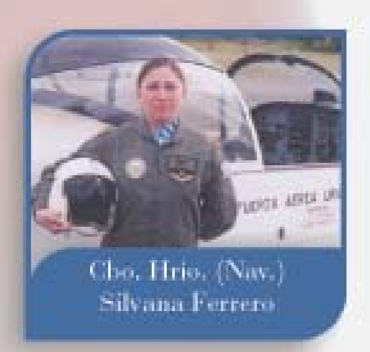

Sgto. Hrio. (Nav.)
Luis Fuentes


Cbo. Hrio. (Av.)
Leonardo Salvini

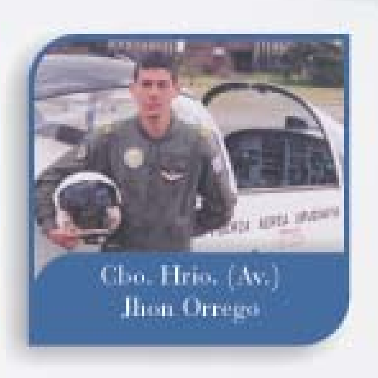


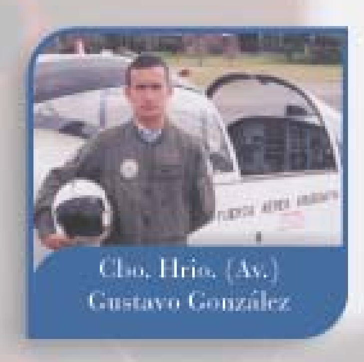


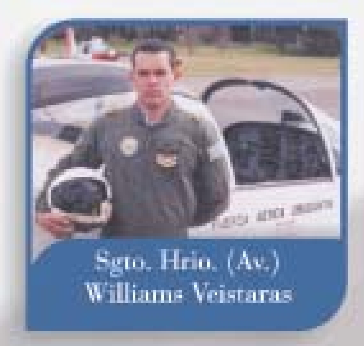
Sgto.1º Hrio. (Av.)
Francisco Galván

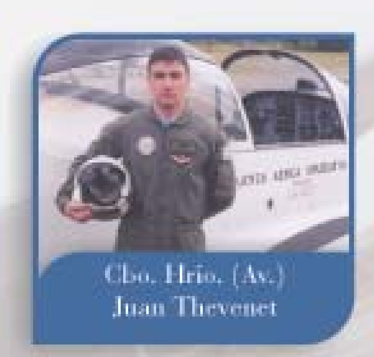

Cbo. Hrio. (Nav.)
Silvana Ferrero


Cad. 3º (Av.)
Diego Fernández

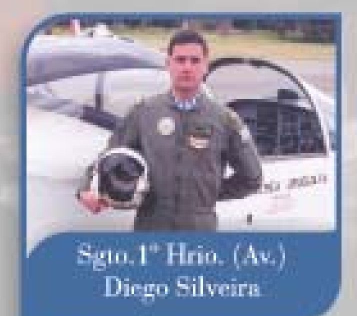

Cbo. Hrio. (Av.)
Jhon Orrego

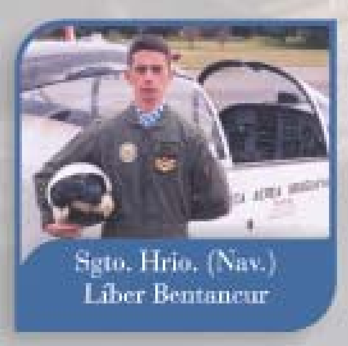

Cbo. Hrio. (Av.)
Gustavo González

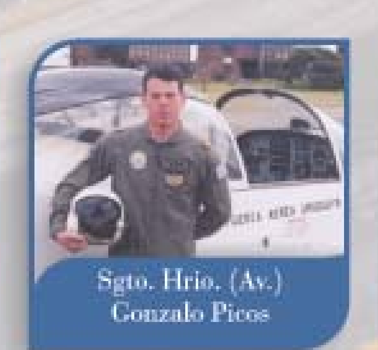

Sgto. Hrio. (Av.)
Williams Veistaras

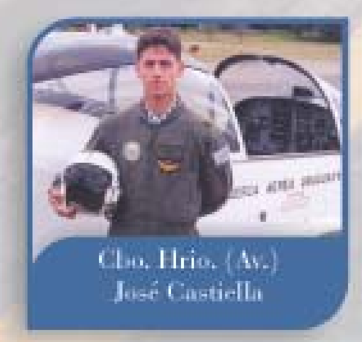

Cbo. Hrio. (Av.)
Juan Thevenet


Cbo. Hrio. (Av.)
Alejandro Oliva


Sgto.1º Hrio. (Av.)
Diego Silveira


Sgto. Hrio. (Nav.)
Líber Bentancur


Sgto. Hrio. (Av.)
Gonzalo Picos


Cbo. Hrio. (Av.)
José Castiella

# Volando Por La Red

En este nuevo milenio, un moderno sistema de comunicación masiva es en la actualidad el favorito y más usado de la población mundial. Internet nos ofrece a diario una amplia gama de información acerca de todo lo que uno puede querer o desear encontrar. Para los amantes de la aviación, la red, también nos brinda un extenso espectro que satisface a todo aquel que con el gusto más variado dentro de la aeronáutica, busca desde los aviones más modernos hasta los pioneros, desde los diseñados para el combate hasta los fabricados para hobbies, es así que, en la línea, existen páginas web como Piloto Viejo, la de la Fuerza Aérea Uruguaya, etc.

En páginas web como la de Piloto Viejo se pueden encontrar aquellos recuerdos que enriquecen la vida de todos aquellos que la han vivido dentro de nuestra Fuerza Aérea.

Y los recuerdos de tiempos de vuelo son siempre buenos. Con una muy buena recopilación de datos se muestran a los aviones más emblemáticos de la aviación militar: desde el famoso Farman “El Aguila” pasando por el Nieuport, el T-6 Texan, , el Mustang F-51,el C47, el B25 Mitchel hasta el A-37 Dragonfly, el helicóptero Dauphin II y nuestro más moderno y último entrenador T-260.

En este sitio se exhiben fotografías y sonidos de aviones de otras épocas, anécdotas de vuelo, y todo aquello relacionado a mantener viva la memoria de nuestra Institución.




**Página principal del sitio web de la Fuerza Aérea Uruguaya**




**Página principal del sitio web Piloto Viejo**

Memorias o recuerdos en forma de fotos, de relatos y de leyendas son parte de la diagramación de dicha página. Esto es Piloto Viejo.

Otros sitios con fotografías e información sobre la Aviación Militar Uruguaya son Escuadrón Aéreo Nº 1 Ataque, Aviación Naval Uruguaya, etc.

La Fuerza Aérea Uruguaya cuenta con su propia y oficial representante página web. Aquel interesado en encontrarla puede hacerlo en la dirección fau.gub.uy. Éste se encontrará con una página diseñada para dar la información pertinente acerca de la misma. Se muestra el por qué la Fuerza Aérea es ejemplo y referencia a nivel americano, pequeña acorde a las posibilidades de nuestro país, dando los servicios que se le proporcionan a la ciudadanía, como el de Sensores Remotos, Búsqueda y Rescate, Meteorología, Sanidad, Transporte, etc., con un alto grado de profesionalismo y capacitación de sus integrantes, mostrando como son preparados profesional, intelectual y físicamente, dentro de sus institutos de enseñanza: Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo, Escuela Militar de Aeronáutica, Escuela Técnica de Aeronáutica; Con un equipamiento tecnológico moderno y adecuado, con poder de disuasión y siendo orgullo de toda su Nación. Cuenta con una galería de imágenes y fotos que muestran cada rincón de nuestra Fuerza Aérea, también así a los hombres y mujeres de nuestra organización que día a día apoyados por aeronaves e infraestructuras, realizan sus tareas necesarias para la defensa de la Patria.

Desde el vuelo rasante contra el terreno hasta las grandes alturas, la Fuerza Aérea se ve representada en ella con gran orgullo.

**Cad. 2º Mauro Baliero**

# El viento del futuro

"Si alguien ama a una flor y no existe más que un solo ejemplar en millones y millones de estrellas,
esto es motivo suficiente para que alguien se sienta feliz cuando la mira.
Se dice: "Mi flor está ahí en alguna parte"...

Antoine De Saint-Exupéry (El Principito)

**C**omo la necesaria renovación del viento que despeja las atmósferas densas y recargadas, el impulso juvenil siempre se abre un camino en la propia senda. La máxima Rodoniana de "renovarse es vivir" es sin dudas la condición de existencia que se impone para asegurar la permanencia.

ALAS siempre ha trasmitido una visión juvenil, moderna y permanentemente renovada de las vivencias aeronáuticas, naturalmente esa misión, ahora, es para otros.

Uno ha tenido el privilegio de ser entusiasta lector primero, hacedor luego y por una larga década consejero y partícipe de la propuesta.

La dirección de la época entendió bautizar la función y la responsabilidad como la de "supervisor editorial". A partir de ese momento seis comandos han confiado en esa tarea y más de diez promociones han compartido el trabajo. De unos y de otros he recibido confianza, respeto y consideración.

Con los últimos diez Consejos Editores hemos tenido que compartir la dinámica particular que conlleva la edición a través del intrincado camino de "la gesta de la forma", el intercambio de opiniones, la exposición de nuestras razones y la fundamentación de las posiciones, pero siempre pudimos disfrutar la satisfacción de concretar un producto noble y original, una revista que fuera la mejor resultante de nuestras posibilidades intelectuales, materiales y estéticas.

ALAS, para todos los que intervenimos en su construcción, nos deja una huella de experiencias emocionales que cobran valor a medida que el tiempo hace de ellas un verdadero testimonio de la vida tan singular de nuestra Escuela Militar de Aeronáutica.

¿Cómo pretender entonces desasirse de las flores que domesticamos?. Realmente sería imposible dejar atrás a ALAS, pues nunca se puede renunciar a las responsabilidades de un compromiso sentimental, máxime cuando en ellas anida un profundo sentido de pertenencia.

Sin embargo una nueva posición es necesaria para poder apuntar a la excelencia, se debe renovar, revitalizar, innovar. Los jóvenes deben siempre protagonizar y ser mentores de las fuerzas de cambio, las positivas, las que hacen evolucionar, las que apuntan al progreso, las que vuelan más alto y más allá.

Permítanme, de ahora en más, esperar ansioso la edición de un nuevo ejemplar para respirar de sus páginas el nuevo pampero que haga volar nuestros sentimientos.

Quisiera en este mensaje resumir mi agradecimiento a quienes compartimos tantas horas de trabajo y dedicación, pero fundamentalmente alentar a quienes redoblarán su esfuerzo en las próximas ediciones teniendo como plataforma lo ya hecho.

Ellos se batirán a duelo con el futuro, que es el tiempo de la esperanza, el tiempo en el que se debe trabar el romance con la rosa.

No duden en multiplicar el jardín, nosotros disfrutaremos con cada retoño.

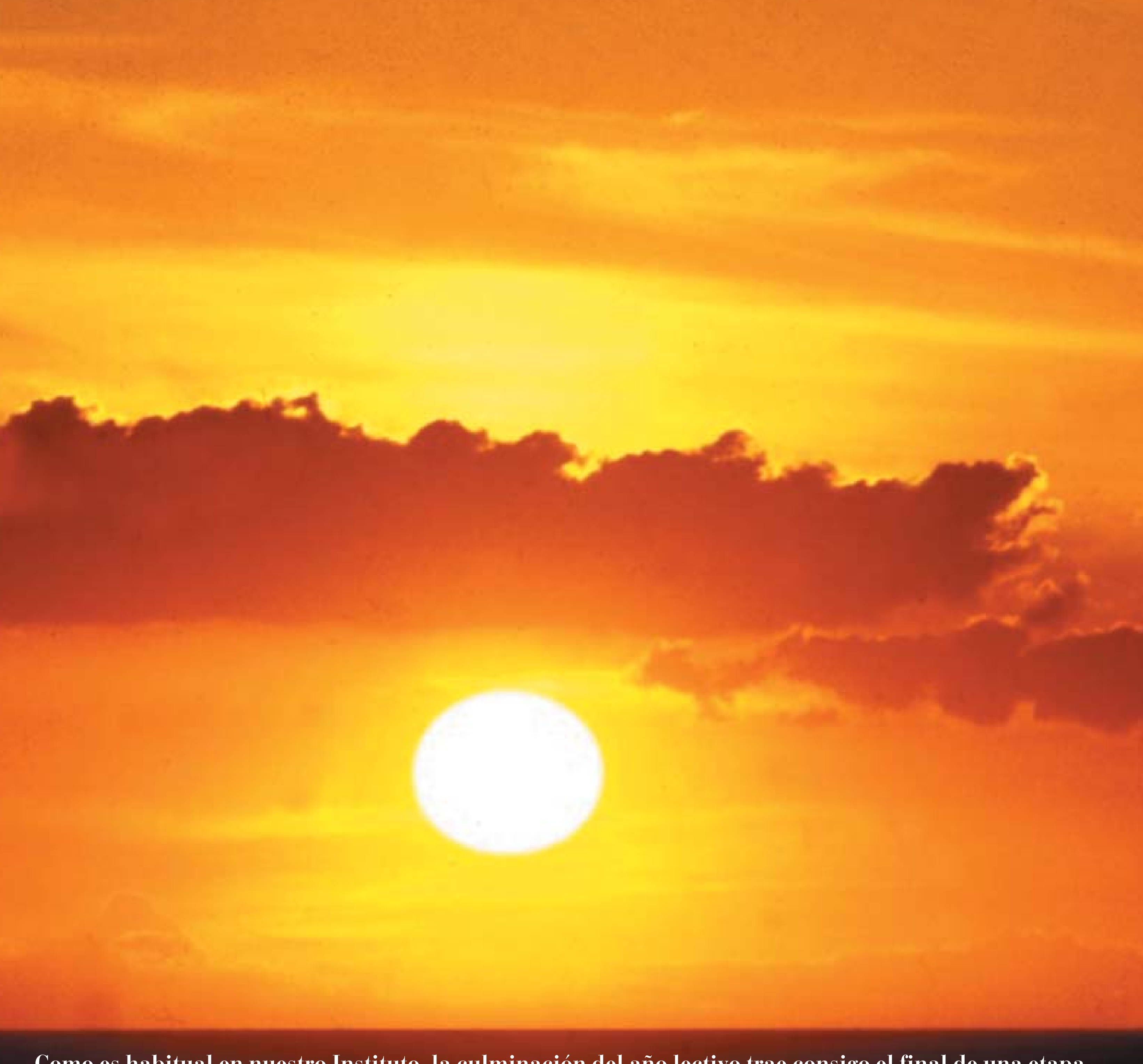
Cap. (Av.)

Álvaro M. Sosa Farías

# Consejo Editor



Tte.1º(Av.)R. Pérez, Cad.3º(Av.) A. Curbelo, Cbo.Hrio.(Av.) D. Laudicio, Cad.1º M. Campos, Cad.1º E. Poisó, Cad.1º M. Santini, Cad.1º A. Vilches, Cad.2º R. Rodríguez, Cad.2º M. Baliero, Cbo,Hrio.(Av.) L. Salvini, Sgto.1ºHrio.(Av.) D. Silveira, Cbo.Hrio.(Nav.) S. Ferrero, Sgto.1ºHrio.(Av.) F. Galván, Cad.3º(Av.) D. Leal, Cad.2º E. Carrero. Sgto.Hrio.(Nav.) L. Bentancur, Asp. M. Desevo, Cad.1º A. Vignoli, Asp. J. Martínez, Asp. S. Caravia, Cad.2º L. Varela, Cad.2º E. Lepere, Cad.2º A. Gestido, Cad.1º J. Martirena.



**Como es habitual en nuestro Instituto, la culminación del año lectivo trae consigo el final de una etapa colmada de expectativas, sueños y conocimientos.**

**A través de Revista Alas, y por medio de quienes integramos su Consejo Editor, es que dichas vivencias han quedado plasmadas en el papel, haciendo de estos recuerdos algo tangible y eterno.**

**Días de ardua labor y esfuerzo han quedado atrás, pero el orgullo de ver finalizada esta publicación nos hace conscientes de lo fructíferos que han sido y nos motivan para retomar el próximo año con fuerzas renovadas buscando siempre superarnos constantemente.**

**Este Consejo Editor anhela que Revista Alas colme las expectativas que año a año genera en sus lectores y avisadores.**

**Llegue nuestro especial agradecimiento a todos los que en difíciles momentos nos brindaron su apoyo incondicional para sobrellevar la tristeza y el desconsuelo, ellos nos ayudaron a advertir un rayo de esperanza como aliciente de nuestro vuelo en el futuro de un nuevo amanecer.**

# Fuerza Aérea Uruguaya

## *Dale Alas a tu Vocación.*

## *La Escuela Militar de Aeronáutica te da la oportunidad.*

***Inscripciones***
***1 de Noviembre al 15 de Diciembre***
***Jefatura de Estudios, Ruta 101 Km. 31,500. Pando (CANELONES)***
***http://fau.gub.uy/ema.html - Tel: 288 2100 - 288 2108 - E-mail: emafau@adinet.com.uy***

### Condiciones requeridas para el ingreso

- Ser Ciudadano.
- Ser soltero/a y permanecer en ese estado mientras no egrese del Instituto.
- Tener más de 16 años y menos de 20 años al 1º de Febrero del año que ingresa.
- Haber formulado Juramento de Fidelidad a la Bandera Nacional.
- Haber cursado con aprobación el 2º año de bachillerato diversificado en cualquiera de las tres orientaciones.
- Presentar Certificado de Habilitación Policial.
- Aprobar los exámenes médico, sicofísico y odontológico.
- Obtener beca en el concurso de oposición.
- Presentar carnet de salud expedido por el M.S.P. vigente al año de ingreso.

